LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY LOPP i ARP



№ 5.
MARZEC
1931 R.
CENA ZŁ. 1.

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R.P.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK IX.

Redaktor: **Jerzy Witkowski.**

Założyciel pisma: January Grzędziński

Prenumerata: w kraju: Rocznie 18 zł. —, półrocznie 9 zł. —, kwartalnie 4.50 zł.; Nr pojed. 1 zł.
Abonnement: zagranicą: „ 18 fr. szw. „ 9 fr. szw. „ 4.50 fr. szw. „ 1 fr.

Zmiana adresu — 0,50 gr.

Ogłoszenia: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem 1/1 — 350 zł., 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł., 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł. 1/16 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Długa 50, II piętro.** Telefon: red. i adm. 311-48.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Redaktor przyjmuje codziennie od 11½ do 12½.

Reprezentacje:

W KRAJU: Włocławek: L. Makowski. Centralne Biuro Dzienników i Ogłoszeń, ul. Kościuszki 1, tel. 195. **Katowice:** „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Kościuszki 33.

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65bis. — **Niemcy:** p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — **Włochy:** Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY L.O.P.P. POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZ.

ORGAN KLUBÓW LOTNICZYCH pozostały z połączenia **MŁODEGO LOTNIKA I PILOTA**

Redaktor: **Jerzy Osiński**

Wydawnictwa rok ósmy (drugi po zmianie tytułu).

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 95-11.

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojed. 1 zł.** Zagranicą: rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str.—300 zł., 1/2 str.—180 zł., 1/4 str. — 100 zł., 1/8 str.—70 zł

Wydanie wykwintne, bogato ilustrowane. — 32-40 stron treści. — Wszechstronna i obszerna kronika krajowa. — Biuletyny wszystkich klubów lotniczych.

KSIĄŻKI

I INNE WYDAWNICTWA Z DZIEDZINY LOTNICTWA I OBRONY PRZECIWGAZOWEJ ZASŁUGUJĄCE NA SPECJALNE POLECENIE

		Zł.
1.	Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo tys. setny. Wł. Baliński	—.10
2.	Obrona przeciwchemiczna miast — kpt. Z. Bartel	3.—
3.	Budowa modeli latajacych, wyd. III — W. Kościanowski i B. Grzeszczak	2 30
4.	Obrona przeciwgazowa — por. Z. Marynowski	5.50
5	Podstawy lotnictwa (w oprawie płóciennej) — Dr. Mises	10.50
6.	Podstawy lotnictwa (w oprawie skoroszytowej)—Dr. Mises	8.50
7.	Teorja i budowa samolotów, 3 tomy — prof. G. Mokrzycki	15.—
8.	Silniki lotnicze 1930—inż. Olszewski i inż. Junosza-Stępowski	4.—
9.	Chemja na usługach ochrony roślin — dr. K. Strawiński	6 —
10.	Lotnictwo 1930 r. — Fr. Schneider	5.—
11.	Samoobrona kraju — ppłk. Z. Wojnicz-Sianożęcki	3.—
12.	Wojna chemiczna na lądzie i morzu (w opr. płóc.)—Vedder i Walton	18.—
13.	Repetitorium z gazoznawstwa, wyd. II — por. M. Ziembiński	3.—
14.	Repetitorjum z gazoznawstwa, wyd. III — por. M. Ziembiński	3.—

PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE

Warszawa, Mokotów-Lotnisko

Telefony: Dyrekcji 8.48-24. Biuro Zakupów 8.50-25.

Adres telegraficzny: „PEZETEL".

KONTO CZEKOWE: w B-ku Gospodarstwa Kraj. 152, w P.K.O. Warszawa Nr. 39603.

Dział lotniczy

Płatowce konstrukcji mieszanej i całkowicie metalowej do celów wojskowych, komunikacyjnych, sportu i turystyki — części składowe i zespoły do takowych.

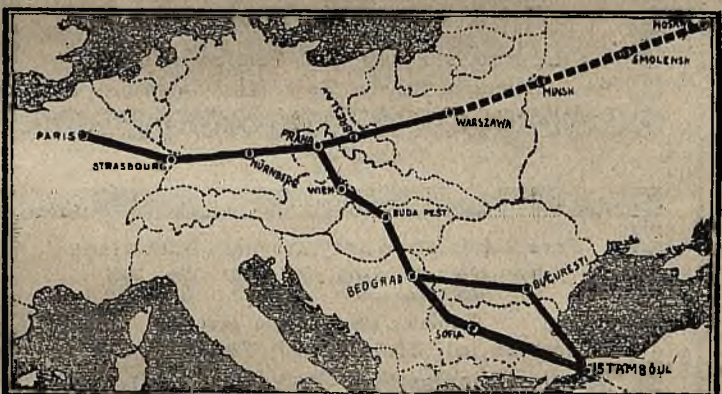
Dział ogólny

481

Ślizgowce — utensylja sportowe — obręcze rowerowe i motocyklowe.

Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej

Compagnie Internationale de Navigation Aérienne



W r. 1929 samoloty Towarzystwa przeleciały:

2.669.036 kilometrów.

WARSZAWA

UL. TOPOLOWA — LOTNISKO CYWILNE

Tel. 858-13 i 810-81 — Adr. tel.: C. I. D. N. A.

188

LOSOWANIE

W dniu 28 lutego r. b. wygrali premjowe bilety na przelot samolotem, w miesiącu styczniu r. b. następujący prenumeratorzy roczni „LOTU POLSKIEGO"

1) WP. St. Pozowski w/m Mianowskiego 14.
2) WP. J. Kotowski w/m Piękna 60 — 6.
3) Gimnazjum III Dyrekcji Lwów, Batorego 5.
4) Knothe Stefan, Rawicz, Korp. Kad. 3 Komp. I Pluton.
5) Stacja Aerologiczna L. O. P. P., Wilno, Zakrętowa 15.
6) Koło L. O. P. P. przy Ostrowieckich Zakła- Ostrowiec Kiel.

Po upoważnienia na odbiór biletów należy się zwracać do Administracji „Lotu Polskiego" (Długa 50). Wszystkie bilety muszą być wykorzystane do dn. 28 marca r. b.

LOT POLSKI

ORGAN·LIGI·OBRONY·POWIETRZNEJ·I·PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ·AEROKLUBU·RZECZYPOSPOLITEJ·POLSKIEJ·

ROK IX. — Nr. 5 (92). DWUTYGODNIK. MARZEC 1931.

PŁATOWCE NAD WIECZNEM MIASTEM.



Malownicza panorama Rzymu; w górze eskadra samolotów wojskowych.

Płk. Rayski o przemyśle lotniczym.

W dniu 20 lutego r. b. odbyła się konferencja prasowa zorganizowana przez Departament Aeronautyki, o przebiegu której zamieszczamy notatkę na str. 7.

W czasie konferencji pułk. inż. Ludomił Rayski, Szef Depart. Aeronautyki, wygłosił przemówienie, które poniżej zamieszczamy:

Celem dzisiejszej wizyty było nawiązanie bliższego kontaktu z prasą, który to kontakt był dotychczas bardzo luźny. Miało to dobre i złe strony. Złe strony braku ściślejszego kontaktu stanowiło to, że WPanowie nie byli dobrze poinformowani o tem, co się dziś dzieje w lotnictwie, do czego to lotnictwo dąży, dobrą stroną zaś jest to, że zamiast operować frazesami, mogę Panom pokazać fakty t. j część naszego przemysłu, który Panowie widzieli i eksponaty, które mają za sobą cały szereg prac i wysiłków nietylko tych wytwórni, które Panowie zwiedzali, lecz i wytwórni wysokowartościowych surowców i półfabrykatów, do wyrobów tych artykułów lotnictwa potrzebnych.

Uważam, że zamykam obecnie I-szy okres w lotnictwie i dlatego chwila ta nadaje się do dzisiejszej konferencji. Dziś robimy w kraju prawie wszystko, co temu lotnictwu jest potrzebne, począwszy od przyrządów, a skończywszy na silnikach lotniczych. Oglądając same wyroby i ich wykonanie, Panowie mogą skonstatować, jakiej precyzji i wysiłków ze strony fabryki i personelu konstrukcyjnego i technicznego wymagało opanowanie fabrykacji tych przedmiotów.

Przechodzimy do kosztów. Cyfry powiedzą Panom najwięcej. Wydawaliśmy z budżetu lotniczego na materjał lotniczy, zamawiany zagranicą:

w roku 1926		$8^1/_2$	miljona zł.
„ 1927	przeszło	15	„ „
„ 1928		$3^1/_2$	„ „

Dziś wydajemy $1^1/_2$ miljona na potrzeby, które są daleko większe, jak w roku 1926 i 1927, jako to licencje i drobne rzeczy, których w kraju wyrabiać nie możemy ze względu na niewielką produkcję, np. opony.

Porównywując ceny u nas i zagranicą, stwierdzamy, że ceny krajowe bardzo mało różnią się od zagranicznych, niektóre są niższe, niektóre nieco wyższe.

Państwo uniknęło w tym wypadku specjalnych wydatków na cele inwestycyjne, a wszystkie potrzeby pokrywało z sum normalnego budżetu. Nie mogę tu operować dokładnemi cyframi ze względu na tajemnicę państwową, by wykazać, że nasze sumy budżetowe są bardzo małe i wielokrotnie niższe niż w innych państwach Zachodniej Europy. Jako przykład posłuży zestawienie, że na utrzymanie 1-ej eskadry wydajemy $^2/_3$ tego, co otrzymuje 1 eskadra francuska, mimo to utrzymujemy naszą eskadrę na tym samym poziomie. Widzimy więc z tego, że Departament prowadzi specjalnie celową politykę przemysłową, dla ogółu częstokroć niezrozumiałą i dlatego spotykało się wielokrotnie z krytyką. Ktoś nieobeznany ze sprawą z tego lub innego posunięcia pomyślałby, że robi się jakieś głupstwa. Obowiązkiem moim jest sprawę tę wytłomaczyć. Stwierdzić należy, że Departament poczynił prawidłowe posunięcia dla stworzenia nietylko przemysłu ale i podniesienia polskiej myśli konstrukcyjnej. W swoich posunięciach Departament dążył, by polska praca konstrukcyjna rozpoczynała się nie od punktu „0", że tak powiem, lecz od poziomu, na jakim dziś stoi technika współczesna na zachodzie.

W tym celu kupujemy licencje i uruchamiamy fabrykację drzewną, stali spawanej i aluminium. Kupując licencje, jednocześnie dawało się możność kształcenia fabryk i konstruktorów w zakładach o wyrobionej opinji technicznej. Żeby stanąć na tym poziomie, na którym znajdowała się zagranica, trzeba było prowadzić planowo politykę licencyjną i przemysłową. Może się ktoś zapytać, dlaczego się kupuje licencje, kiedy to nie ma sensu. Dziś mamy dowody, że kupowanie to było słuszne, bo jeśli chodzi o płatowce, dzięki szczęśliwie w swoim czasie nabytym licencjom, konstrukcje nasze należą do pierwszych na świecie.

Równocześnie jedynie przez nabycie licencji pierwszorzędnych silników Lorraine-Dietrich, Wright i innych, byliśmy w stanie w szybkim czasie zaopatrzyć lotnictwo w pierwszorzędny materjał.

Ile czasu i wydatków wymaga opracowanie silnika nowego typu świadczy fakt, że obecnie w Polskich Zakładach Skody buduje się prototyp nowego silnika, który już do tej pory kosztował zgórą 1.200.000 złotych, a próby nad nim pochłoną jeszcze wiele pieniędzy i czasu nim się stanie zdatnym do ustawienia na płatowcu.

W tych warunkach terminowe zaopatrzenie lotnictwa w doskonałe lecz własnej konstrukcji silniki byłoby niemożliwe. Jednakże praca odbywa się nieprzerwanie i wyniki mamy obecnie doskonałe, o czem świadczy nowy silnik szkolny majora Petera oraz motor Skody, które odbyły lub odbywają próby w locie i mamy nadzieję, że w ciągu jednego roku będziemy mieli nowy typ lekkiego silnika, z którym będziemy mogli wejść już na konkurs awionetkowy z zupełną gwarancją dobroci silnika.

Jak szalone trudności finansowe ma Departament, może służyć przykład Francji, której budżet lotnictwa przewiduje 2.086.000.000 franków. Łatwo sobie Panowie zdać mogą sprawę jak wielkie ułatwienia techniczne ma lotnictwo francuskie w porównaniu z naszem, bo procent wydany na służbę techniczną przy 5 eskadrach i przy 50 jest niewspółmierny co do swej wielkości, a praca techniczna jest prawie taka sama. Naprzykład: I. B. T. L. francuskie posiada budżet 150 miljonów franków, a my 750.000 złotych. W I. B. T. L. francuskiej pracuje 60 inżynierów specjalistów, my mamy wszystkiego paru.

Zasadniczo, gdyby Departament miał jak się należy zbadać, który z silników w świecie jest najlepszy, potrzebowałby nietylko kredytów wyższych aniżeli mu przyznano, ale również bardzo długiego czasu, czego w lotnictwie nie można poczynać wobec szybkiego postępu techniki lotniczej, gdyż to, co jest dobre dziś, już jutro jest przestarzałe. Nie możemy sobie pozwolić na to, aby próbować materjał lotniczy, tak jak się próbuje armaty, lub karabiny maszynowe, które się bada nieraz w ciągu 8 lat i dopiero na zasadzie tych prób wybiera się te, które są najlepsze.

Lotnictwo musi iść z codziennym postępem techniki i nie może pozostawać w tyle.

W tych słowach przedstawiłem ogólny rozwój naszego lotnictwa.

Chciałbym odpowiedzieć na parę zarzutów, czynionych Departamentowi w ubiegłym okresie. Pierwszy dotyczy zastosowania płatowców Fokkera. W swoim czasie Departament powziął decyzję nabycia Fokkerów. Spadały gromy na głowę Departamentu za to, że to są drewniane płatowce, że to wszystko będzie się palić i kończyć się śmiertelnemi wypadkami. Ja jednak zapatrywałem się na tę sprawę optymistycznie i mojem zdaniem Fokkery były dobre i stwierdziłem, że możemy się posługiwać nimi z powodzeniem przy użyciu wyłącznie polskiego materjału, gdyż Fokkery z polskich wytwórni rzeczywiście okazały się aparatami pierwszorzędnemi, chodzą już 2 lata na naszych linjach, a jeden Fokker polskiej produkcji został nabyty dla linji Bruksela — Paryż i przez cały ten czas nie było żadnego wypadku. Ze strony prasy jednak spotykałem się z zarzutami, dlaczego użyto do ich wyrobu drzewa i że nieuniknione są wypadki śmiertelne. Praktyka wykazała co innego, a sama licencja została następnie zakupioną przez 11 państw, w tem przez Francję, Belgię, Czechosłowację i inne, za o wiele wyższą cenę, my zaś byliśmy pierwsi w tem kupnie i nabyliśmy ją prawie za bezcen.

Obecnie nasze lotnictwo cywilne stoi na własnych nogach. Gdybyśmy pozostali przy Junkersach, wyglądalibyśmy gorzej, gdyż budowa Junkersów w Polsce była niemożliwa w tym czasie z powodu trudności fabrykacyjnych, a jako płatowce pod każdym względem ustępowały one Fokkerom.

Następnie przypominają sobie WPanowie, zapewne aferę z Frankopolem. Produkcja zupełnie nie szła, gdyż my Polacy o własnych siłach nie byliśmy w stanie pozwolić sobie na tak luksusową fabrykę, jak silniki lotnicze, ze względu na brak funduszów.

Zakłady Skody, które Frankopol przejęły, opierają produkcję swoją na polskim personelu, począwszy od dyrektora, co było zastrzeżone w umowie.

Silniki Lorraine-Dietrich wyrobu Polskich Zakładów Skody, chodzą na Fokkerach na Polskich Linjach Lotniczych i niektóre silniki mają za sobą już po 500 godzin lotu. Cyfra ta przewyższa wydajność materjałów zagranicznych, przyczem stwierdzić należy, że w okresie 3 — 4 lat nie było wypadku na polskich płatowcach tak wojskowych, jak i cywilnych.

W ten sposób przedstawia się całokształt zagadnień, dotyczących przemysłu i materjałów lotnictwa. W sprawie per-

sonelu, ponieważ jest to rzecz czysto wojskowa, ze względu na tajemnicę powstrzymam się od bliższych wyjaśnień.

Między innemi naszemi poczynaniami, które okazały się bardzo na czasie, wspomnę, że założyliśmy szkołę podoficerską lotniczą dla małoletnich, do której są przyjmowani chłopcy w wieku lat 15 — 16, z wykształceniem prymitywnem, celem wyszkolenia ich na pilotów lub mechaników. Jak bardzo była potrzebna taka szkoła świadczy fakt, że na 100 miejsc złożono 6600 podań. Jeden z kandydatów przywędrował pieszo z Równego do Bydgoszczy. Na szkole tej budujemy wielkie nadzieje.

Zasługa osiągnięcia tych wyników przypada w udziale inżynierom tak wojskowym jak i cywilnym, oraz kierownictwu fabryk, którzy dołożyli wszelkich starań, aby pokonać trudności i lotnictwo polskie postawić na wysokim poziomie.

W. W.

Bezpieczeństwo Lotnicze a policja lotnicza.

Niebywały rozwój żeglugi powietrznej w ostatniem szczególnie dziesięcioleciu, pomimo iż uczyniono wyraźne postępy na polu techniki lotniczej, nie zmniejszył jednak ilości wypadków, a raczej je niestety powiększył. Smutny ten fakt można sobie wytłomaczyć tylko ogólnym stanem nerwowym, upadkiem zdrowotności oraz całkowicie zmienionej psychice ludzkiej, jako skutkiem niedawno minionego kataklizmu wojennego, oraz bezsprzecznie natężeniem ruchu powietrznego we wszystkich jego przejawach.

Lotnictwo, którego uprawianie do niedawna było przywilejem zaledwie małej stosunkowo, w każdym prawie kraju, garstki ludzi najodważniejszych, pasowanych przez współziomków na bohaterów, dziś, otwarcie mówiąc, spowszedniało. Stało się środkiem komunikacyjnym coraz bardziej normalnym i narzędziem sportu.

Naogół ilość wypadków lotniczych stoi, wyrażając się matematycznie, w prostym stosunku do rozwoju awiacji. Tak było przynajmniej dotąd. Statystyki z tej dziedziny są naprawdę przerażające. Gdy zaś poczęto zastanawiać się naukowo nad przyczynami tego niesamowicie smutnego, hamującego przecież rozwój żeglugi powietrznej zjawiska, dochodzono do całego szeregu ważnych wniosków.

Pierwszym i najbardziej przekonywującym było stwierdzenie, że w przeważnej mierze wypadki owe mają swoje źródło w wadliwościach czysto ludzkich, czyli że winę ich spowodowania ponoszą sami lotnicy jako tacy. Odgrywają tu rolę znane zresztą współczynniki ulegania wypadkom wogóle, jak nieostrożność, lekkomyślność, lekceważenie, zbytnia brawura, brak fachowych wiadomości, wprawy, niekiedy zdolności i t. p.

W drugim rzędzie dopiero, czyli w znacznie niższym stopniu jak skrupulatne badania wykazały, przyczyną wypadków lotniczych są niedokładności i mankamenty konstrukcyjne oraz techniczne niedopatrzenia.

Jakkolwiekby się rzecz ta miała, nie ulega żadnej wątpliwości fakt, że rozwój żeglugi powietrznej w znacznej mierze uzależniony jest od rozwiązania całokształtu problemów tak bezpieczeństwa, jak ekonomicznych walorów statków powietrznych.

Uznano także, że prace i wszelkie dążenia do rozwiązania powyższych zagadnień, jako zawierających w sobie poza czynnikiem ekonomii, także pierwiastki humanitaryzmu, muszą nosić charakter wysiłku międzynarodowego. Wówczas tylko staną się one dobrem ogólnem, niosąc dobrodziejstwa swe i błogosławieństwo całej ludzkości.

Takie prawdopodobnie rozumowania stanowiły podstawę dla zorganizowania specjalnego kongresu, który jako I-szy Międzynarodowy Kongres Bezpieczeństwa Lotniczego odbył się w czasie pomiędzy 10 a 23 grudnia z. r. w Paryżu, stolicy świata.

52 państwa, wśród których znajdowały się np. także miniaturowe twory państwowe jak Luksemburg, Monaco, San Marino i niektóre kraje egzotyczne, przysłały swe delegacje i przedstawicieli w ilości około 400-u, ażeby w atmosferze lojalnej, pełnej dobrych chęci i zrozumienia współpracy zastanowić się, wymienić zdania i myśli na temat wielki, obejmujący obszerne dziedziny wiedzy technicznej z żeglugą powietrzną związanej. Zadawano sobie rozliczne pytania i szukając na nie odpowiedzi w całym szeregu ciekawych i starannie przygotowanych rozpraw naukowych, odczytów, debat i dyskusyj, starano się dotrzeć do istoty warunków, od spełnienia których zależne jest i będzie bezpieczeństwo całości komunikacji powietrznej.

Chodziło w danym wypadku także o zbliżenie narodów do siebie dla nawiązania wzajemnego kontaktu w celu wspólnego omawiania różnych możliwości, mających uczynić żeglugę powietrzną środkiem komunikacyjnym całkowicie bezpiecznym.

Czy kongres osiągnął cel zamierzony?

Niewątpliwie w wielkiej mierze, lecz nie całkowicie.

Kongres był dopiero początkiem monumentalnego dzieła, którego zrealizowanie ma służyć dobru ogólnemu kulturalnej ludzkości.

Pobudzone zostały do wspólnego czynu najtęższe umysły techniczno-lotnicze całego niemal świata. Krok naprzód został więc uczyniony niewątpliwie w odwiecznej walce człowieka z żywiołem-powietrzem.

Jeśli zatem „bezpieczeństwo" ma się stać prawem oraz dobrem ogólnem obywateli danego państwa, obowiązek czuwania nad niem należy zasadniczo do rządu, a w rządzie do ministra Spr. Wewn.

Skoro więc „bezpieczeństwo publiczne" oddane zostało pieczy Ministra Spraw Wewnętrznych, organ jego specjalny Policja Państwowa.

Pojęcie bezpieczeństwa rozciąga się dziś także na dziedzinę komunikacji powietrznej. Musi zatem istnieć organ państwowy, którego zadaniem będzie kontrola, ażeby ruch ten, odbywający się na zasadzie specjalnych przepisów i rozporządzeń, odpowiadał także równocześnie wszystkim warunkom, zmniejszającym wszelkie ryzyko tak ludzi jak i materjału.

Wracając więc do treści obrad kongresu i jego przebiegu, stwierdzić trzeba, że kongres poświęcił większą część prac swoich zagadnieniu techniki lotniczej, negliżując ważniejszą w danym wypadku dziedzinę potrzeby istnienia nieprzerwanej oraz wszechstronnej kontroli, mogącej znacznie prędzej doprowadzić do zmniejszenia się do minimum niebezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

Pomimo iż problem policji lotniczej wszechstronnością swoich zadań, sięgających niekiedy poza granice własnego państwa, nosi charakter poniekąd międzynarodowy, nie został jednak niestety postawiony na porządku dziennym tego interesującego kongresu. Przyczyny tego zjawiska oficjalnie nie są znane i ani jednem słowem nie zostały podane uczestnikom do wiadomości. Kompletne „desintéressement" urzędowego przedstawiciela państwowych francuskich władz bezpieczeństwa publicznego z dziedziny lotnictwa w osobie szefa tamtejszej policji lotniczej zdawałoby się wskazywać na to, że Rząd francuski jako inicjator i organizator zjazdu chwilowo nie uważał za wskazane poruszenie tego zagadnienia. Z pewną dozą prawdopodobieństwa ustalić można, że na to „przemilczenie" wpływały zarówno momenty natury politycznej międzynarodowej, jak zapewne zbyt duże różnice w stanie organizacji władz bezpieczeństwa lotniczego w poszczególnych krajach. Nie chciano przypuszczalnie także zmącić zgodnej i pełnej dobrych chęci atmosfery obrad kongresu przez poruszenie tematów cokolwiek drażliwych i delikatnych.

Mimo to wrażenia z pobytu na kongresie, ogólnie biorąc, pozwalają z całą pewnością stwierdzić, że miniony I-szy Międzynarodowy Kongres Bezpieczeństwa Lotniczego w Paryżu bezsprzecznie zapoczątkował erę na wielką skalę prowadzonej akcji międzynarodowej, której celem ostatecznym będzie doprowadzenie żeglugi powietrznej do takiego stadjum technicznego rozkwitu i wszechstronnego udoskonalenia, ażeby możliwości wypadków oraz katastrof, dziś niestety tak częstych i rozmiarami zastraszających, ograniczyć do minimum.

Jeśli teraz się zważy, że wszystkie rezolucje i postano-

wienia kongresu będą stanowiły materjał do wydania odpowiednich rozporządzeń i przepisów, uzupełniających krajowe ustawodawstwo, nietrudno zdać sobie sprawę z doniosłości faktu, iż w wyniku tak pierwszego kongresu, jak również i następnych będą dawały pomyślne rezultaty.

W jesieni roku 1932 w Madrycie, stolicy Hiszpanji, ma się odbyć II z kolei Międzynarodowy Kongres Bezpieczeństwa Lotniczego, na którym problem policji lotniczej jako organu międzynarodowej egzekutywy bezpieczeństwa lotniczego będzie niewątpliwie na porządku dziennym.

WACŁAW SOBOL.

Proces Opolski.

(Wywiad z p. Wolffem).

Dla zebrania źródłowych wiadomości o przygodzie naszych lotników, którą sąsiedzi nasi zechcieli awansować do powagi niemal wydarzenia politycznego, udałem się do Krakowa, gdzie w 2 pułku lotniczym pełni służbę główny oskarżony w procesie opolskim, sierżant Hugon Wolff. Jak wiadomo, Wolff w związku z lądowaniem w Opolu został przez sąd niemiecki w dn. 31 stycznia b. r. skazany na 2 tygodnie aresztu, którą to karę zresztą już przed wydaniem wyroku z 50%-wą nawiązką odcierpiał, gdyż inkryminowane mu przestępstwo miało miejsce w dniu 9 stycznia b. r.

Zjawiam się w Rakowicach w sobotę przed południem, gdy praca w oddziałach z uwagi na krótszy dzień zajęć przybiera specjalnie żywe tętno. To też na odszukanie Wolffa muszę stracić trochę cennego czasu. Z pięknie zabudowanego terenu koszar im. gen. Nullo, przebiegam do równie wzorowo prezentujących się koszar hetmana Chodkiewicza, informują mnie tu bowiem, że w mieszczącym się tam kasynie podoficerskiem odnajdę Wolffa, uczestniczącego w zebraniu. Uprzejmy kapral wskazuje mi wychodzącego z sali obrad Wolffa. Jest to zresztą zbyteczne. Przypominam go sobie wybornie, aczkolwiek raz się z nim tylko zetknąłem. Było to w Katowicach, w maju ubiegłego roku, na zebraniu Rady Śląskiego Klubu Lotniczego, w którym Wolff pełnił funkcje przydzielonego przez wojskowość instruktora.

To pierwsze spotkanie z Wolffem wiąże mi się w pamięci ze wspomnieniem przemiłej podróży powietrznej z Warszawy z Dr. H., okraszonej przymusowem lądowaniem w drodze powrotnej w Milanówku pod Warszawą.

Zresztą Wolff może, a raczej chyba mógł pozostawić trwalsze, dodatnie wrażenie. Mówię mógł, gdyż znajduję go bardzo zmizerowanym i przygnębionym. Z wyraźnem „oh"! Wolff spowiada mi się z wielkiej przykrości, jaką mu przygoda opolska przyniosła. Cierpi ambicja pilota, który nie może się rozgrzeszyć z urojonej zresztą winy spowodowania tego, jak mówi, „szumu" swym nieudanym lotem. „Ubyło mi dziewięć kilo" — tłumaczy swój wygląd.

Młody, przystojny szatyn, ma w twarzy dużo z zuchwałości przy pewnym jednocześnie chłopięcym wdzięku. Mówi dużo na ulubione, lotnicze tematy, a wówczas w oczach zapalają mu się naprzemian błyski to zapału, to jakby tęsknoty. Oddziaływuje tem na słuchacza, który, w miarę opowiadania o jakimś np. Albatrosie, więzionym beznadziejnie i bezużytecznie w hangarze, zatraca pomału odczucie, że mowa o maszynie, a więc rzeczy martwej, rodzi się bowiem w nim niepostrzeżenie uczucie litości nad biednym, żądnym swobodnego lotu, a dręczonym w ciasnocie klatki ptakiem.

Wolff był ongiś pilotem niemieckim, a ta przeszłość jego nie jest pozbawiona pewnej awanturniczości. Po demobilizacji armji wstąpił Wolff do osławionej w puczu bałtyckim „żelaznej brygady" niemiecko-rosyjskiej generała von Goltza.Ląduje pierwszy w Rydze. Wszystko to oczywista czyni z Wolffa sylwetkę dość ciekawą.

Wychodząc z koszar zdradzam mu cel mej wizyty i zaraz na wstępie Wolff mi się „obcina".

Zaklina się, że mimo naszej dawnej znajomości, bez zezwolenia swej władzy na temat Opola rozmawiać szczegółowo nie może. Dopiero interwencja sympatycznego kapitana Bajana, (znanego czytelnikom m. in. z Challenge'u 1930) poinformowanego o mych upoważnieniach, oddala skrupuły służbisty. Wolff prosi mię do siebie, zadowolony z obrotu sprawy, od początku bowiem uważa mię za „swego". Do „obcych redaktorów" odnosi się, jak większość lotników, z rezerwą. Przyjmuję zaproszenie, pozwalające mi zapoznać się z warunkami mieszkalnemi podoficerów 2 pułku. Zamieszkują dwa duże budynki, obok koszar, pod względem tak wyglądu zewnętrznego, jak urządzenia i porządku, całkowicie zestrojone z godną wszelakich pochwał całością wojskowych zabudowań lotniskowych. Usadowiwszy się w wygodnym fotelu w jednym ze swych miłych pokoików, przystępuje Wolff do opowiadania swych przygód.

„Dziewiątego stycznia o godzinie 12,20 — mówi posiłkując się miłą gwarą śląską — wystartowałem wraz z plutonowym Imielą i kapralem Ludkiewiczem aby naszą trójką Wibault odprowadzić do Grudziądza. Bierzemy kurs 350, osiągając wkrótce skalistą dolinę Ojcowa. Ten pierwszy odcinek naszego lotu był, jak mieliśmy się o tem przekonać, jedynym na którym pogoda była znośna. W kilkanaście minut później warunki lotu zaczęły się kształtować wiele inaczej niż to zapowiadała doręczona nam przed startem meteorologja. Wiatr z meldowanych 2 — metrów wyraźnie w sile podskoczył. Oceniać go już muszę na 5 — 6 metrów. Pole widzenia skurczyło się do jakichś 600 metrów, a leniwie przesuwające się chmury wiszą na wysokości niespełna stu metrów.

W dole śnieżyca. Przesuwam przed oczyma mapę, rozważając radę rzuconą mi na pożegnanie przez kapitana Piotrowicza: „Trzymać się Wisły, Wolff"! Staje się to już teraz koniecznością. W tym momencie silny, zdradziecki podmuch wyrywa mi z rąk mapę, wciskając ją w kąt kadłuba. Mapa, ten punkt wyjścia dla jakiejś rozsądnej myśli o faktycznie przelatywanej trasie, towarzyszy mi od tej chwili „na pasażera"! Niejasne odczucie spodziewanego niepowodzenia, które przeżywałem przed startem, występuje teraz coraz wyraźniej w splocie niepomyślnych okoliczności lotu.

Chcąc powiadomić towarzyszy, o mej nieświadomości co do faktycznego kierunku lotu, „Rzucam" maszynę w tył, lecz mój manewr wywołuje identyczną reakcję ze strony Imieli i Ludkiewicza. Powtażam go kilkakrotnie, i za każdym razem wprawne dłonie karnie lecących za mną towarzyszy regulują dystans w trójce.

Gdy wreszcie drapię się niespodziewanie w górę i chwytam później z pozostałymi Wibault ami jaką-taką linję, me znaki ręką pozostają niezrozumiane. Walę więc naprzód ze świadomością, że tylko poprawiony ostatnio kurs naprowadzić nas może na niezawodny drogowskaz, Wisłę.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Śnieżyca hula już teraz na dobre. Lecimy, jak w kolisku brudno-białej zasłony, zwodniczo gdzieniegdzie przyciemnianej. Wiatr pracowicie układa śnieg, kryształek za kryształkiem, w każdym załomie mych okularów. Czuję już nieznośną obręcz lodową koło oczu. Po chwili mam już śnieg pod szkłami, a lód na szkłach.

Minuty lotu dłużą się niepomiernie.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Wreszcie przez mętną zasłonę przeziera coraz wyraźniej sylwetka jakiegoś miasta przedzielona od nas linją rzeki. Przerzucam w myśli wszystkie możliwości. Włocławek?! Ale nadzieja ta pryska szybko, po stwierdzeniu, że minęła zaledwie godzina lotu. Gdy chwytam wzrokiem jakąś szerszą, względnie równą przestrzeń, orjentując się, że nie mamy wyboru, zataczamy szeroko dwie rundy, starając się dać do zrozumienia swym towarzyszom, że nie wiem gdzie się znajdujemy. Wreszcie ląduję, notując obecność jakiejś sylwetki w pobliżu.

Człowiek ten zbliża się szybko do mej maszyny, przecieram oczy... tak... niestety, mundur niemiecki — kolejarz. „Oppeln" — odpowiedź na me instynktowne pytanie rozwiewa resztę złudzeń. Zapada cisza w której raczej widzę niż słyszę, kołującego nademną Imielę. Ludkiewicza niema Z oddali pięciu reichswerzystów podąża szybko ku nam. Odwracam się

do maszyny, pozostawionej na małych obrotach — błyskawiczny zamiar startu, zgaszony zimną refleksją: jestem na placu ćwiczeń piechoty — w pobliżu rowy, sterty jakichś bali, drzewa — niemożliwe! Widząc, że Imiela podchodzi do lądowania, daję mu szeroki znak ręką wprzód do podjęcia dalszego lotu. Nie widzi go już i planuje obok. Gdy podbiega do mnie, w krótkich słowach informuję go o naszem położeniu. Patrol reichswery stoi przed nami. Zwracam się do prowadzącego i z akcentowaną swobodą opowiadam mu o naszej przygodzie. Niemiec słucha milcząc, lecz gdy z końcowych mych słów dorozumiewa się, że uważamy sprawę za wyczerpaną i myślimy o starcie do dalszego lotu, przecina kwestję krótkiem: „ich mus ihn fest zu nehmen". Kolejarz asystujący nam nieprzerwanie dorzuca z obrzydliwym rechotem: „Sie kamen wohl Bruening besuchen". Tylko całą siłą woli panuję nad sobą, by mu nie dać należytej odprawy.

Obserwując błysk oczu Wolffa przy ostatnich słowach wyobrażam sobie, jak wymowną musiała być taka milcząca odpowieć na niewczesny żart Prusaka, żart, który włożony w usta Wolffa, przez niesumiennych sprawozdawców, miał mu przyczynić później kilku męczących dodatkowych przesłuchań, a całej sprawie przygodnego lądowania nadać znamiona granicznej prowokacji. Te kilkakrotne nieraz w ciągu jednego dnia przeprowadzane badania najbardziej dały się we znaki naszym lotnikom. „Już na wartowni — ciągnie swe opowiadanie Wolff — musiałem zwrócić się do komendanta warty, starego feldfebla, żeby mi wskazał osoby, które są w urzędowem prawie zadawania mi pytań. Padało ich bowiem po kilka jednocześnie i to przeważnie nie odnoszących się do okoliczności lotu, a dotyczących typu, przydziału taktycznego i uzbrojenia naszych maszyn. W tym chaotycznem „badaniu" brała udział nietylko komisja wojskowa w osobach dwu poruczników i kapitana (notabene komisja ta rozpoczęła urzędowanie od grubiańskich uwag rzucanych przez młodego i wojowniczego podporucznika, którego umitygowała dopiero informacja feldfebla, że mówię po niemiecku, ale także kilka osób cywilnych, o których uprawnieniach nic mi, oczywiście, nie było wiadomo). Po mojem oświadczeniu przewieziono nas do t. z. Polizeiluftubelwachungstelle, gdzie zażądano legitymacyj i rozkazu lotu, później zaś autem do Landespolizei, gdzie każdego z nas osobno przesłuchano. Upadających ze znużenia otoczyło następnie pięciu policjantów po cywilnemu i przeprowadziło bocznemi ulicami do aresztu. Podczas tej wędrówki do pruskiego więzienia w towarzystwie wymienionych pięciu panów (żaden z nich nie wyjmował nawet na chwilę prawej ręki z kieszeni) dowiedzieliśmy się o zaszczyceniu nas dodatkiem nadzwyczajnym, jaki jeden z miejscowych „Blattów" uznał za niezbędne wydać. Fakt ten, uzupełniając ton i kierunek pierwszych badań, zorjentował nas całkowicie w awansie, jaki nadano całej sprawie naszego przymusowego lądowania. Pięć pierwszych dni w więzieniu opolskiem spędziliśmy w osobnych celach, zamknięci na trzy rygle. Szóstego dnia przeprowadzono nas do wspólnej celi i wezwano na przesłuchanie, które odtąd powtarzało się codziennie przez następnych dni 10, aż do wręczenia nam aktu oskarżenia". — Nie rozumiem, wtrącam, co mogło wypełniać te badania, jeśli panowie zasadnicze zeznania co do celu i przebiegu lotu złożyli, popierając je odpowiedniemi dowodami, jak np. rozkaz lotu do Grudziądza?

— Otóż to — podchwytuje Wolff — mimo sprawozdań meteorologicznych z dnia krytycznego, mimo orzeczenia rzeczoznawcy, że busola w mym aparacie działała zupełnie wadliwie — badania prowadzono dalej. Nabierały one coraz bardziej charakteru osobistego i męczyły mnie okropnie. Niemieckie brzmienie mego nazwiska, poprzednia służba w armji niemieckiej, wszystko to nastawiło niemców na poszukiwanie jakowejś tajemnicy w fakcie wstąpienia mego do armji polskiej. Pod tą czy inną przykrywką, lub wręcz, wypytywano mnie o to bezustannie. Muszę zaznaczyć, że nasz „kurjerek" nie ułatwił mi sytuacji, podając fałszywą wiadomość, że ja czy żona moja posiadamy krewnych w Opolu. Ale — dodaje zaraz z uśmiechem — wyzbyłem się wkrótce żalu do panów redatorów „kurjerka". Wyczytanej w dostarczonej nam do więzienia numerze wiadomości o „zaziębionej busoli" jako przyczynie naszego zbłąkania, zawdzięczamy pierwszą szczerą wesołość.

— Jakie wrażenie zrobił na Panu rzeczoznawca w ichp rocesie p. Oxee? „Jak najlepsze". „To był jedyny, ze spotkanych niemców, gentelman. Nie pytał o nic, co nie stało w ścisłym związku związku z lotem, a następnie sam starał się uchylać od odpowiedzi, na podobne pytania zadawane mu na procesie. Przy opowiadaniu swych przygód z wojny światowej stwierdził Oxee, że służyliśmy w jednej eskadrze, choć w różnych latach. Było to w 44 eskadrze, wchodzącej w skład 5-ej armji niemieckiej operującej pod Verdun. Odniosłem tam dwie rany. Następnym mym oddziałem była 250 eskadra — „jagdstaffel von Brederlov" — przy 4-ej armji. „A co pan przypomina sobie z przebiegu procesu"? „Stosunkowo bardzo niewiele, byliśmy tak wyczerpani śledztwem... Zwróciłem tylko uwagę na zwięzłe i rzeczowe oświadczenia kapitana Oxee, rozwiewając wszelkie wątpliwości co do charakteru naszej przygody.

„Oświadczenie kapitana Oxee obfitowały w określenia dość oryginalne w rodzaju „błądzić w lotnictwie to nie wyjątek" lub „nawet minister Balbo zgubił kierunek" etc. „Ponadto Oxee kategorycznie stwierdzał, że busola moja działała zupełnie wadliwie, i że „100% większa niż w innych okolicznościach" karność w kluczu myśliwskim, zniewalała Imielę do lądowania za mną".

Dowiaduję się jeszcze od Wolffa o dodatniem wrażeniu, jakie wywarli oskarżeni na korespondentach pism, nawet niemieckich, o troskliwej opiece nad oskarżonymi konsula R. P. w Bytomiu Malhomme'a, który wprost z sali sądowej odwiózł ich autem do Katowic, wreszcie o małej owacji, jaką urządzili obywatele Katowic (wśród nich wielu używających wyłącznie języka niemieckiego), odjeżdżającym do Krakowa lotnikom na dworcu — poczem żegnam miłego sierżanta.

Spotkany powtórnie kapitan Bajan informuję mię, że dziś właśnie odjechał do Opola sierżant Pokrzywka dla przejęcia maszyn od Niemców i załadowania na wagony. „Transportowane koleją nie spowodują już żadnego wykroczenia przeciw dekretom Prezydenta Rzeszy" — żartuje kapitan Bajan.

UROCZYSTE OTWARCIE KURSU PRZYSP. WOJSK. LOTNICZEGO W KATOWICACH.



Przedstawiciele władz, wojska i społeczeństwa na uroczystości otwarcia.

DZIEJOWA ROLA SAMOLOTU W EKSPEDYCJI PODBIEGUNOWEJ BYRDA.



Nie wszystkim wiadomo, że w skład ekspedycji Byrda wchodziła ekipa słynnych operatorów filmowych „Paramountu" z Haroldem Junem na czele.

Rezultatem tej pracy jest wspaniały film „Ekspedycja Byrda do bieguna południowego"; jest on żywą kroniką, jednym wielkim obrazem bohaterskiej walki człowieka z potęgą żywiołu. Mimowoli cisną się do głowy refleksje: jak dziwnych, cudownych czasów doczekaliśmy się; siedząc w wygodnym fotelu kinowym, pod pięćdziesiątym którymś stopniem szerokości geograficznej, możemy własnemi oczyma widzieć wchłaniać w siebie i śledzić z bijącem sercem bohaterski lot Byrda! Lot, który sprowadził do Antarktydy iskrową depeszę prezydenta Hoovera:

„Jesteśmy dumni z podróży, którąście odbyli i szczęśliwi, że podróż ta dowiodła raz jeszcze, iż duch Wielkiej Przygody nie zaginął. Winszujemy zarówno Panu jak i jego towarzyszom, gdyż wiemy, że ich starania i dokładna praca przyczyniła się w wielkim stopniu do odniesionego triumfu"!

Po kilku tygodniach podróży wśród płynących dokoła zwałów lodowych gdy u nas już pod jesień się miało, przybija dzielny łamacz lodów do „Ziemi Wiktorji". Załoga śpiesznie wyładowuje na ląd zapasy i kosztowne urządzenia. Ze szczególną jednak troskliwością wyładowuje precyzyjne instrumenty wielkiej radiostacji nadawczo-odbiorczej, oraz potężny samolot, olbrzyma trójsilnikowego, typu AT 5 Ford, którego przeznaczeniem będzie potem dokonanie historycznego lotu do bieguna. Poza trójsilnikowym Fordem widzimy przeładunek i montaż lżejszych samolotów: „Fokker Universal" i „Fairshild" oraz awionetkę „General Aeroplanes".

Wobec tego, że przelot nad biegunem południowym mógł odbyć się jedynie wiosną u nas jesień), organizacja Ekspedycji Byrda została jeszcze w Ameryce pomyślana w taki sposób, by miesiące „zimy" (u nas lata), to znaczy czas przymusowej niewoli ~~wśród cztery i pół miesiąca trwającej nocy polarnej~~ i ustawicznych huraganów i wściekłej zawieruchy, spędzić możliwie najprodukcyjniej, by przygotować sam lot ponadbiegunowy, a jednocześnie zbadać pod względem naukowym (szczególnie geologicznym) nieznane dotąd ziemie Antarktydy.

Ląd Antarktydy obejmuje olbrzymie przestrzenie po obu stronach południowego kręgu polarnego. Obszary te, obliczone na kilkanaście miljonów kilometrów kwadratowych, w znakomitej większości przedstawiają bezludne pola lodowe, rzadko przerywane „tundrą" z jej suchotniczą roślinnością. To też z nastaniem długich miesięcy nieprzeniknionej nocy polarnej Ekspedycję spotkał los zwykły w tych niegościnnych stronach: zupełne „zamurowanie" żywcem — ze wszystkich stron zapomocą lodu, którego grubość wynosi w tym okresie nie mniej niż 4 metry.

Ekspedycja Byrda była wyjątkowo zaopatrzona w prowianty i wszelkie utensylja, umożliwiające załodze bardzo długi pobyt wśród lodów.

Trzy okręty Byrda zawierały zapasy, których nigdy nie posiadała żadna ekspedycja polarna. A więc dla przykładu: 2.000 funtów szynki, 4.000 funtów wieprzowiny, tonnę cielęciny, dwie tonny konserw rybnych i dziewięć tonn konserw mięsnych.

Lista prowiantów ułożona została przez specjalistów i lekarzy, tak by w najmniejszej ilości zawieść największą ilość składników pożytecznych. Troskliwość Amerykanów wyraziła się nawet w uszanowaniu tradycji i nałogów załogi. Składy okrętowe zaopatrzone zostały bowiem w 2.500 indyków, aby mogło stać się zadość tradycji Bożego Narodzenia, a nawet w nieodzowną dla Amerykanina gumę do żucia.

Specjalnie starannie zorganizowany został dział lekarski ekspedycji, na czele którego stanął dr. Francis Coman. Nie zapomniano o bezwonnej lanolinie, gdyż okolice Antarktyku są typowym krajem wichrów, zamieniających się często w huragany.

Wśród pracy i przygotowań upływają członkom ekspedycji Byrda miesiące zimy polarnej, to jest czerwiec, lipiec, sierpień, wrzesień i październik. Lecz nadeszła wreszcie wiosna i zbliża się szybko dzień, na który, bez przesady rzec można, z biciem serca czekał komandor Byrd i jego 80 współtowarzyszy i przyjaciół. Widzimy, jak załoga ekspedycji szykuje piękny samolot do drogi. Ponieważ całość nie może przenosić ciężaru 6 tysięcy kilogramów, więc najdrobniejszy nawet szczegół zostaje skrupulatnie zważony i zapisany w ogólnym rachunku wagi.

Pierwszeństwo mają 100-kilowe paczki suchego prowiantu oraz nadzwyczaj precyzyjne instrumenty pomiarowe, fizyczne i geologiczne.

Nadchodzi dzień 25 listopada 1929 roku. Wszystko gotowe. Byrd jeszcze raz osobiście wszystko sprawdza — poczem moment bardzo uroczysty i wzruszający: komendant podchodzi do każdego i każdemu z osobna ściska dłoń długim, męskim uściskiem. Jeszcze raz dziękuje im wszystkim za ofiarną pracę i żegna ich — kto wie, może na zawsze?

O godzinie 12-ej dnia tego Byrd, jako dowódca załogi, Bent Balchen, jako pilot, Harold June, jako operator filmowy oraz Mackinley, jako fotograf i geograf — wśród radosnych okrzyków załogi wystartowali z „Małej Ameryki", by dokonać historycznego lotu do Bieguna Południowego na przestrzeni 2.574 km. w jedną stronę!

Jak już zaznaczyliśmy, płatowiec, na którym lot odbyto, był trójsilnikowym olbrzymem Forda, typu 5 AT.

Przy starcie aparat ważył zgórą 6 tysięcy kg, a przecież miał przelatywać szczyty górskie, wznoszące się na kilka tysięcy metrów. Tylko lotnik-fachowiec zda sobie sprawę z tego, co znaczyło w tamtych warunkach lecieć przy pełnem obciążeniu, przebywać strefy rozrzedzonego powietrza, być zmuszonym wznosić się coraz wyżej, nieustannie manewrując wśród pokładów chmur, kryjących nieraz skaliste szczyty.

Przez cały czas trwania lotu załoga nie miała ani chwili spoczynku. Byrd chodził to tu, to tam, wydając rozkazy, sprawdzając nawigację, fotografując, niepokojąc się o ilość zużytej benzyny. Balchen nie opuszczał steru. Zastępowano go w rzadkich chwilach, gdy już zdrętwiałe członki jego odmawiały mu posłuszeństwa. Harold June i Mackinley napełniali rezerwoary benzyną w miarę, jak się wypróżniały, wracając następnie do swych funkcyj: June wysyłał depesze radjowe, wyliczał ilość zużytej benzyny i robił zdjęcia filmowe, dzięki którym teraz wszystko z taką dokładnością wiemy i widzimy naocznie. Mackinley znów przebiegał kabinę płatowca z aparatem fotograficznym posiadającym specjalne urządzenie dla sporządzenia planów, a ważącym aż 45 kg. Kabina zawalona była bagażem, wśród którego główną rolę odgrywały 100-kilowe

(dokończenie na str. 24-ej).

KRONIKA MIĘDZYNARODOWA

POLSKA

Pokaz nowego polskiego płatowca myśliwskiego P. VI i lotnicza konferencja prasowa.

Departament Aeronautyki w porozumieniu z Państwowemi Zakładami Lotniczemi i z Polskiemi Zakładami „Skoda" zorganizował w dn. 20 lutego r. b. dla prasy stołecznej pokaz znanego już dziś ze swych triumfów bukaresztenskich i paryskich płatowca myśliwskiego P. VI (konstruktor inż. Puławski).

Pilot P. Z. L. słynny z raidu Warszawa — Tokio — Warszawa as naszego lotnictwa kpt. B. Orliński wykonał nad lotniskiem mokotowskim szereg figur akrobatycznych uwidaczniając niezwykłą zwrotność i łatwość pilotowania powyższego aparatu.

Prócz tego, jak już wspominaliśmy, jednomiejscowy ten samolot jest górnopłatem skonstruowanym w ten sposób, że skrzydło nie stanowi przeszkody w widoczności gdyż zostało ono wygięte w kształcie litery „V", tak, że pilot może zarówno widzieć wprzód ponad skrzydłem, jak i bokiem pod skrzydłem. Jak jednomyślnie (po „Salonie" paryskim) twierdzi prasa zagraniczna, samolot ten należy do naciekawszych i najlepiej zbudowanych w ostatnich czasach płatowców myśliwskich.

Po demonstracji P. VI, dziennikarze zwiedzili Polskie Zakłady „Skoda" na Okęciu i obejrzeli szereg ciekawych eksponatów lotniczych produkcji krajowej, wystawionych przez Departament Aeronautyki M. S. Wojsk.

Na zakończenie odbyła się konferencja prasowa, na której przemawiali kolejno szef Departamentu Aeronautyki płk. dypl. Rayski, dyr. nacz. „Skody" inż. Heyne i płk. Abczyński, omawiając najbardziej doniosłe poczynania i owoce polityki lotniczej ostatnich lat.

Między innemi płk. Rayski mówił o sprawie wprowadzenia do lotnictwa polskiego samolotów typu „Fokker", wykazując wielkie zalety tego płatowca.

Konferencję zakończyło zebranie towarzyskie, na którem dziennikarze w miłym i swobodnym nastroju poruszali z obecnemi na konferencji przedstawicielami lotnictwa interesujące ich zagadnienia.

O locie polskim do Afryki.

Nie od rzeczy będzie powiedzieć słów kilka o tak głośnym obecnie locie polskim do Afryki.

Jak wiadomo dla celów propagandowych kpt.-pil. St. Skarzyński i nawigator mechanik — inż. por.-obs. Andrzej Markiewicz przedsięwzieli lot do Afryki.

Inicjatywa, która od nich wyszła, znalazła życzliwą opiekę władz lotniczych. Na zlecenie tych władz Państwowe Zakłady Lotnicze wspólnie z Polskiemi Zakładami „Skoda" przeprowadziły przygotowanie płatowca i silnika.

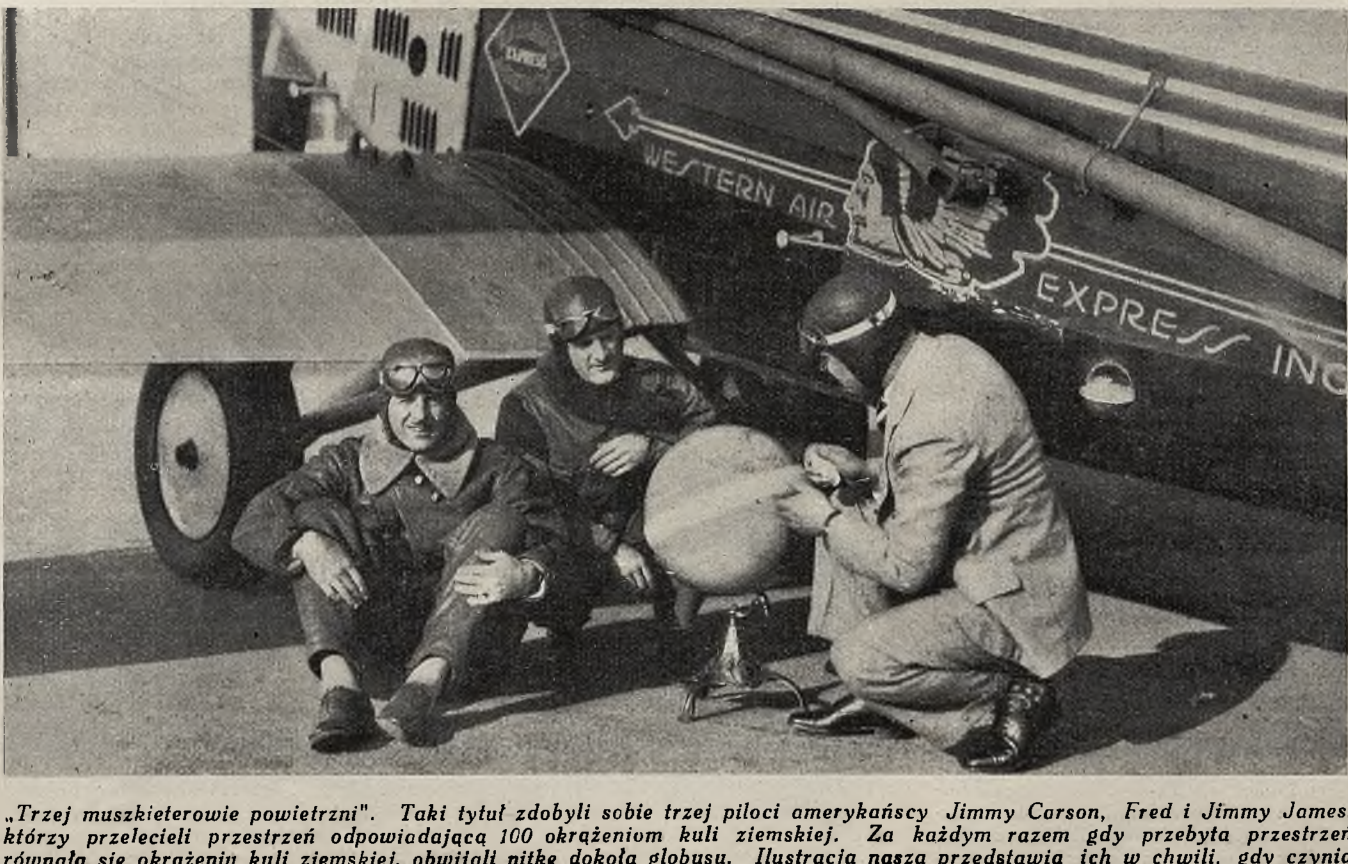
Przygotowania te trwały około 3-ch miesięcy. Załoga brała w nich czynny udział, opracowując najdrobniejsze nawet szczegóły przyszłego lotu.

Lotnicy posiadają na pokładzie bagaż wagi około 140 klg., składający się z broni, amunicji, kino i foto—aparatu, żelaznej porcji jedzenia i wody, apteczki, narzędzi, części zapasowych, ubrania i bieliznę.

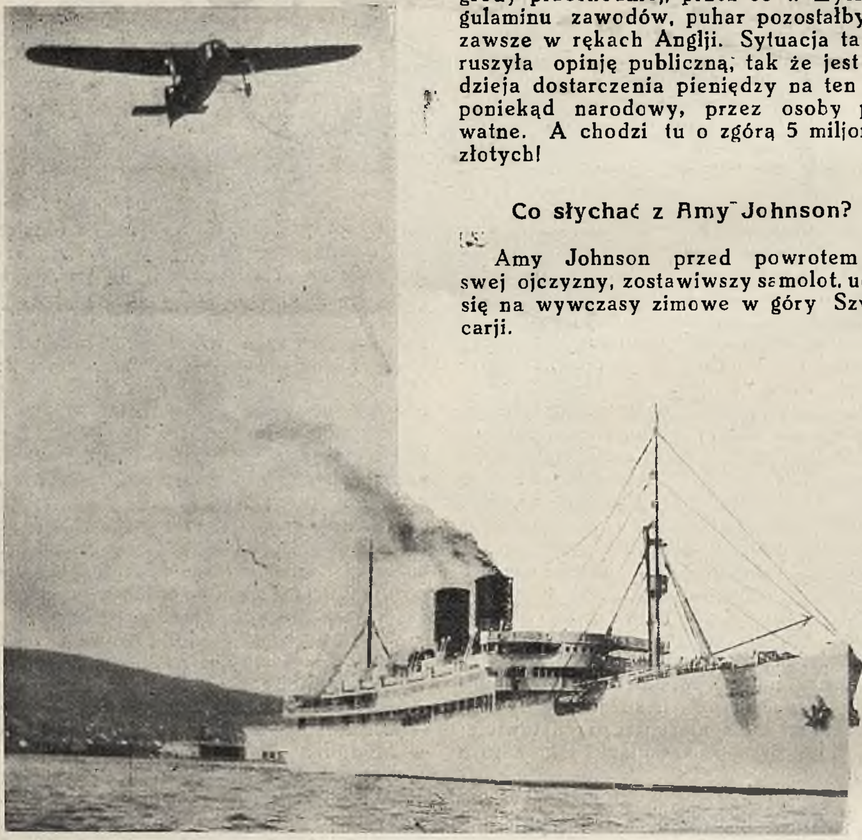
Przewidywana trasa prowadzi przez Białogród — Ateny — Kair — Khartum — — Addes Abbebu — Dar es — Salum — — Elisabethville — Duala — Dakkar — — Casablanca — Barcelona — Paryż — — Medjolan — Wiedeń — Warszawa.

Lotnicy lecą na aparacie „Ł 2" konstrukcji P. Z. L., całkowicie metalowym krytym płótnem. Szybkość przelotowa maszyny około 160 klm. godz. Szybkość maximalna — 205 klm. godz.

Dzięki powiększeniu zbiorników umieszczonych w skrzydłach lotnicy mogą lecieć w ciągu 13 godz. bez lądowania.



„Trzej muszkieterowie powietrzni". Taki tytuł zdobyli sobie trzej piloci amerykańscy Jimmy Carson, Fred i Jimmy James: którzy przelecieli przestrzeń odpowiadającą 100 okrążeniom kuli ziemskiej. Za każdym razem gdy przebyta przestrzeń równała się okrążeniu kuli ziemskiej, obwijali nitkę dokoła globusu. Ilustracja nasza przedstawia ich w chwili, gdy czynią to po raz setny.



Pomiędzy kontynentem St. Zjednoczonych a Hononuln zaprowadzono astatnio mieszaną komunikację pocztową, powietrzną i morską. Ilustracja nasza przedstawia moment, gdy statek opuszcza port Los Angelos udając się do Honolulu, a w górze trzymotorowy samolot Forda w chwili zrzncania worka z pocztą.

Ogólna długość trasy wynosi 25 000 km. W pomyślnych warunkach należy się spodziewać powrotu naszych dzielnych lotników w ostatnich dniach marca.

Lot jak zaznaczyliśmy, ma na celu propagowanie na etapach polskiej techniki i sportu lotniczego.

Czyż nie piękna i wymowna propaganda?

Czwarty jubilat powietrzny

28 stycznia b. r. grono asów lotnictwa cywilnego, którzy w służbie komunikacyjnej osiągnęli po pół miljona kilometrów długą drogę przez przestworza (pp. Burzyński, Długaszewski, Karpiński) powiększył p. Stanisław Płonczyński, kończąc w tym dniu również 500 tysięczny kilometr swoich codziennych podróży.

P. Płonczyński pracuje w lotnictwie komunikacyjnem od r. 1925 i, prowadząc samoloty od siedmiu lat, nie naraził żadnego ze swoich pasażerów na jakikolwiek szwank na zdrowiu, co z jednej strony jest dowodem wybitnej sprawności pilota, z drugiej zaś wysokiego poziomu naszej komunikacji powietrznej.

ANGLJA

O losy zawodów Schneider'a

Trudności finansowe, istniejące również w Anglji, sprawiają, że rząd wzdraga się ponieść kosztów zbliżających się zawodów o puhar Schneider'a. I to pomimo, że istnieją poważne szanse na wygranie przez Anglików po raz trzeci nagrody przechodniej, przez co w myśl regulaminu zawodów, puhar pozostałby na zawsze w rękach Anglji. Sytuacja ta poruszyła opinję publiczną, tak że jest nadzieja dostarczenia pieniędzy na ten cel, poniekąd narodowy, przez osoby prywatne. A chodzi tu o zgórą 5 miljonów złotych!

Co słychać z Amy Johnson?

Amy Johnson przed powrotem do swej ojczyzny, zostawiwszy samolot, udała się na wywczasy zimowe w góry Szwajcarji.

BELGJA

O samowystarczalność krajowego przemysłu lotniczego

Od dłuższego czasu nie wiedzie się lotnictwu belgijskiemu. Wypadków śmiertelnych w lotnictwie wojskowem było od czasu wojny europejskiej dużo więcej niż poprzednio przez cały czas wojny. Przemysł lotniczy belgijski upada, nie mogąc wytrzymać konkurencji z firmami zagranicznemi, które są wyraźnie faworyzowane przez czynniki miarodajne.

Społeczeństwo belgijskie oczekuje od rządu inicjatywy w uzdrowieniu tych smutnych stosunków.

FRANCJA

Samolot-samochód Breguet'a

Ludwik Bréguet, jeden z pionierów lotnictwa, a zarazem filarów tego przemysłu we Francji, przystępuje podobno do budowy samolotu-auta. Mówię podobno, jednak pogłoska ta ma cechy prawdopodobieństwa, gdyż właśnie L. Bréguet rozpoczął swą działalność lotniczą, około ćwierć wieku temu, od prób budowy śmigłowca, startującego i lądującego pionowo. Dzisiaj, nareszcie, jest to rzecz możliwa, choć jeszcze bardzo trudna.

Egzotyczny gość na lotnisku w Bourget

Był nim... sam Krisznamurti. Jak wiadomo podróżuje on obecnie po Europie. Dnia 30 stycznia Krisznamurti wystartował samolotem z Paryża do Kolonji.

Przed zawodami o puhar Schneider'a

Francuzi przygotowali na zawody wodnosamolot Nieuport-Delage z silnikiem Hispao-Suiza o sile 1500 NK. Maszyna ta jest już gotowa. Pozostaje jeszcze wytrenowanie się na niej pilota, który ma na zawodach bronić barw Francji.

ITALJA

Dobre wyjście z delikatnej sytuacji

Przeloty oceanów stają się chlebem powszednim. Przynajmniej dla prasy. Charakterystycznem jest jednak, że „przelotnicy" zawsze wolą drogę powrotną odbyć w mniej ryzykowny sposób. Jest to szczegół tem bardziej drażliwy im wspanialszy był przelot, a do takich należała ostatnia wyprawa eskadrowa Włochów do Ameryki Południowej.

Gen. Balbo, dowódca flotylli powietrznej, ma jednak najwidoczniej szczęście, bo zamiast kazać ładować jedena-



Nowością jest tablica, jaką umieszczono na szosie koło lotniska Glendale (Kalifornja) które ostrzega kierowców aut, że płatowce podchodzące do lądowania, przelatują nisko nad szosą i że trzeba uważać aby uniknąć zderzenia.

ście wielkich wodnosamolotów na pokład okrętu — sprzedał je wszystkie rządowi Brazylji po 800000 lirów za sztukę.

Rekord wysokości „stoi" coraz mocniej

Od trzech lat Italja jest posiadaczką rekordu wysokości dla kategorji z obciążeniem 2000 kg. Rekord ustanowił swego czasu Antonini na „Caproni'm". Od tego czasu nikomu nie udało się wyrwać rekordu z rąk włoskich, a będzie to teraz jeszcze trudniej, gdyż w końcu stycznia r. b. na samolocie Savoia-Marchetti S-71 pilot Passaleva poprawił wyczyn Antonini'ego o kilkaset metrów. Rekord wynosi więc teraz 6540 m. Samolot jest młodszym bratem wsławionych przelotem transatlantyckiego S-55 i S-64.

Silnik samolotu rekordowego — czeski Walter „Castor". Brawo Czesi!

NIEMCY

Radjotelegraf na samolotach komunikacyjnych

Nowość tę, dawno zresztą zapowiadaną, wprowadziła ostatecznie Lufthansa na szlaku Berlin — Drezno — Praga — Wiedeń.

Do-X wprawia się nad Atlantykiem

Do-X przygotowuje się oddawna do lotu atlantyckiego i w tym celu wybrał się na krańce Europy, ostatnio do Lizbony, aby robić stopniowo coraz większe wypady w kierunku Nowego Świata, po 1000 km i więcej.

Niewolnictwo patentowe

Ustawodawstwo patentowe, którego celem jest unormowanie stosunków w wytwórczości przemysłowej, przyjmuje w lotnictwie zupełnie niespodziewany obrót: tamuje dalszy postęp w tej dziedzinie. Ilustracją do tego są kosztowne procesy patentowe, które zmuszone są prowadzić naprzykład wytwórnie niemieckie, posiadające patenty na konstrukcję silników, wmontowanych w skrzydła. Jak wiadomo konstrukcja taka rozpowszechnia się coraz bardziej na całym świecie i dopiero ostateczny wynik procesów wykaże, czy rzeczywiście firma niemiecka Rohrbach, posiadająca na to patent, była pierwszą i jedyną inicjatorką tego systemu i czy wobec tego ma ona naprawdę prawo do pobierania wynagrodzenia od innych wytwórni, stosujących ten sam wynalazek.

RUMUNJA

Postępy przemysłu rodzimego

Wytwórnia lotnicza rumuńska I. A. R. wypuściła bardzo udatny nowy dolnopłat wojskowy C. W.-8 własnej konstrukcji, wykonany całkowicie z drzewa z materjału krajowego. Wogóle do budowy samolotu użyto o ile możności, produktów wyrobu rumuńskiego.

Samolot miał na próbach w locie wyjątkowe wprost zalety.

Oto jeszcze jeden powód dlaczego musimy się śpieszyć z naszym eksportem lotniczym.



Wielki angielski hydroplan wojskowy wpadł do wody i zatonął w pobliżu Plymonth, 9 osób znalazło śmierć. Oto prace przy wydobywaniu płatowca z głębiny morskiej.

STANY ZJEDNOCZONE

Ślady Tradewind'u

W okolicach wysp Azorskich jeden z przepływających tamtędy okrętów zauważył resztki jakiegoś samolotu, być może zaginionego od 10 go stycznia r. b. amerykańskiego Tradewind'u, który próbował przebyć Atlantyk w kierunku z Ameryki do Europy.



Pośród naszych czasopism lotniczych

Noworoczny Przegląd Lotniczy, organ Departamentu Aeronautyki, drukuje szereg artykułów o znaczeniu wojskowem: Studjum współdziałania artylerji przeciwlotniczej z lotnictwem myśliwskiem, Organizacja pokojowa eskadry linjowej i Zagadnienie celności przy bombardowaniu lotniczem. Artykułami „cywilnemi" są: Stanisława Karpińskiego kpt. pil. Budowa lotnisk, Wacława Czaplickiego mjr. obs. XII Międzynarodowa wystawa lotnicza w Paryżu i szereg artykułów opisowych, dotyczących nowości w dziedzinie samolotów, silników i t. p. Pozatem jak zwykle bogaty przegląd lotnictwa państw obcych, kronika i bibljografja.

Dzięki artykułowi wstępnemu w numerze 1-ym Skrzydlatej Polski uprzytomniamy sobie pewne powodzenie, którem zostały uwieńczone w roku ubiegłym wysiłki naszego lotnictwa. Niestety są to wciąż jeszcze wysiłki nieproporcjonalne do wyników. Autor pisze, że należyta organizacja i unifikacja lotnictwa w Polsce umożliwi pracę mniej wytężoną i kosztowną, a prędzej dochodzącą do celu.

„W najważniejszem zagadnieniu szybownictwa w chwili obecnej" W. Czerwiński, konstruktor polskich szybowców rekordowych, pisze mniej więcej na ten sam temat w zakresie spraw szybownictwa. Chodzi mianowicie o danie podstaw organizacyjnych i naukowych polskiemu szybownictwu. Jak wynika z artykułu właściwie wszystko już dla należytej organizacji tego działu lotnictwa jest gotowe. Pozostaje tylko trochę dobrej woli, a będziemy mieli sprawnie działającą pracę w szybownictwie, opartą o Politechnikę we Lwowie.

Wynalazki i ulepszenia

Aero-Revue Suisse z drugiej połowy stycznia r. b. w artykule inż. Th. Chevalley propaguje ideę zaopatrzenia samolotu nie w koła lecz w gąsienice na wzór czołgów. W istocie, od początku lotnictwa kołom poświęca się bardzo mało uwagi. A przecież samolot ląduje i startuje na znacznie gorszych drogach, jeśli wogóle nie na bezdrożach, niż jeździ samochód. Samochód gąsienicowy pokonywa nawet piaski Sahary, czemużby więc wynalazek ten nie dało się zastosować również do lotnictwa!

W tym samym numerze znajdujemy artykuł pod tytułem „Skrzydlata Paneuropa". Autor zastanawia się nad powodami zwycięstw przemysłu lotniczego Stanów Zjednoczonych na rynkach europejskich, dochodząc do ciekawych wniosków. Żaden inny przemysł — takie są wywody autora — nie jest tak zależny od wciąż nowych zdobyczy postępu, a więc od wynalazków i patentów, jak szybko rozwijające się lotnictwo. Z tego wynika, że postęp ten uzależniony jest od sprawnego działania urzędu patentowego i odpowiedniego ustawodawstwa patentowego. W Europie granice państwowe komplikują bardzo znacznie te sprawy. Stany Zjednoczone A. P. oczywiście nie mają tych trudności. Wobec tego autor sądzi, że państwa europejskie powinny pomyśleć o ulepszeniu i wzmocnieniu wzajemnej ochrony patentowej swych własnych obywateli.

Amerykański Aviation słusznie zwraca uwagę, że wybór terenów na lotniska, które powinny siecią pokryć kraj cały, powinien być planowy. Chodzi mianowicie o to, aby raz wybrane lotniska nie okazały się w przyszłości położonemi w miejscu nieodpowiedniem. Wszak wzdłuż tych tych lotnisk pójdą w przyszłości ważne szlaki powietrzne. Podobnie ulice w nowopowstającem mieście tworzą stopniowo skomplikowaną siatkę arteryj komunikacyjnych. Jak miasto i jego sieć ulic nie może dziś zabudowywać się na chybił-trafił, zupełnie tak samo i położenie tych lotnisk powinno być zgóry starannie zaprojektowane.

Oto i nowy kłopot! Należy jednak przyznać rację autorowi tego artykułu. Któż i kiedy u nas zajmie się rozplanowaniem sieci lotnisk Polski?



J. M. Ł. *Na prawach rękopisu.*

Wojna chemiczna w świetle prawa międzynarodowego.

Historja twierdzi, że zagadnienie użycia środków chemicznych do celów bojowych jest niemal tak dawne, jak sztuka wojenna.

Od najdawniejszej przeszłości aż do najnowszych czasów, broń chemiczna, we wszystkich swoich fazach rozwojowych, była i jest potępianą w opinji społecznej. Ten negatywny stosunek opinji społecznej do tego rodzaju broni wytworzył się z pobudek czysto etycznych, pod wpływem reguł prawa wojennego, czy zwyczajowego, czy też umownego, zależnie od pojęć panujących w danej epoce.

Po wojnie światowej, po skonstatowaniu wielkiej wartości nowej broni, występują przy omawianiu zagadnienia wojny chemicznej na międzynarodowych konferencjach nowe czynniki: ekonomiczne i polityczne, coprawda nie zawsze wyraźnie zarysowane. Najchętniej jednak i w najnowszych czasach posługiwano się tezą rzekomego okrucieństwa i nierycerskości tej broni.

Wzburzenie, jakie panuje jeszcze obecnie w społeczeństwie przeciwko broni chemicznej, jest częściowo naturalną reakcją ogółu przeciwko wszystkiemu, co jest nowe i niezwykłe, częściowo też echem propagandy antyniemieckiej, datującej się z czasów wojennych. Wiadome jest, że przy wprowadzaniu jakichkolwiek nowych sposobów walki spotyka się zawsze z burzą protestów. Tylko znane okrucieństwa znajdują aprobatę opinji społecznej. Z historji wiemy, że wszystkie nowe środki i sposoby prowadzenia wojny, o ile okazują się skutecznymi, zostają przyjęte i nie zdarzyło się dotąd nigdy, by wyrzeczono się nowej broni, choćby najokrutniejszej. Stosuje się ją zaś do chwili, w której można ją zastąpić inną, jeszcze bardziej skuteczną.

— — — — — — — — — — — — — — —

Prastare Wedy Indyjskie, pierwszy aryjski kodeks prawny, induskie prawo Manu (około 2000 lat przed Nar. Chryst.) zakazują stanowczo używania trucizn, jako środków bojowych.

W starożytnej Grecji i Rzymie opinja społeczna, przepisy prawne i umowy międzypaństwowe (np. amfiktjońskie), zawsze występowały przeciwko broni zatrutej, uważając ją za godną tylko barbarzyńców.

W średniowieczu tradycje rycerskie ludów germańskich i Arabów miały olbrzymi wpływ na etykę wojenną i stanowiły potężną opozycję przeciwko stosowaniu broni zatrutej; dlatego też była ona naogół mało używaną (wojny krzyżowe). W wiekach późniejszych rozwój środków trujących występuje sporadycznie, jednak broń trująca jest potępianą w opinji świata cywilizowanego.

Deklaracja Petersburska.

W wieku XIX, w miarę rozwoju stosunków międzynarodowych, wyłania się dążenie do stworzenia norm prawa międzynarodowego, zakazującego stosowania środków trujących w czasie wojny. Pierwszym aktem tego rodzaju jest deklaracja Petersburska z dnia 11. 12. 1868 r., która głosi zakaz używania środków walki, zadających zbędne cierpienia porażonej niemi ofierze, jakiemi są np. pociski naładowane substancjami wybuchowemi lub zapalającemi i ważące mniej niż 400 gr. (pocisk dum-dum), jak również zakazuje używania do celów wojennych jakichkolwiek trucizn.

Do kontrahentów tej deklaracji, będącej umową międzynarodową, należały: Związek Północno-Niemiecki, Bawarja, Wirtembergia, Austro-Węgry, Belgja, Danja, Francja, Grecja, Anglja, Niderlandy, Włochy, Persja, Portugalja, Rosja (inicjatorka tej umowy), Szwajcarja, Szwecja, Norwegja, — przystąpiła zaś Turcja[1]).

Przestrzeganie tej umowy jest warunkowane tak zwaną klauzulą powszechnego udziału, która pozbawia ją mocy w razie przyłączenia się do wojny państwa nieumownego. (Ta umowa obowiązuje tylko kontrahentów i strony, które do niej przystąpiły, w razie wojny pomiędzy dwiema lub kilkoma z tych stron; nie może zaś stosować się do stron, które umowy tej nie zawierały, ani też do niej nie przystąpiły. Przestałaby również być obowiązującą w wypadku, gdyby w wojnie pomiędzy kontrahentami lub stronami, które do umowy przystąpiły, przyłączyło się do jednej ze stron walczących mocarstwo, które do umowy tej nie przystąpiło[2]).

Konferencja Brukselska z 1874 r.

Potwierdzeniem myśli deklaracji petersburskiej zajęła się w roku 1874 konferencja brukselska, która w przyjętej deklaracji głosiła, że postęp cywilizacji wymaga łagodzenia, w miarę możności, okropności wojny, a § 11 tej deklaracji mówi, że strony wojujące nie mają nieograniczonego prawa obierania środków szkodzenia nieprzyjacielowi. (§ 11 brzmi: „les lois de la guerre ne reconnaissent pas aux parties belligérantes un pouvoir illimité quant au choix des moyens de se nuire réciproquement"), a 12 § stanowczo zabrania używania trucizn i broni zatrutej, jak również używania broni, któraby niepotrzebnie powiększała cierpienia ludzi już niezdolnych do walki. (D'aprés ce principe sont notamment interdits: a) l'emploi du poison ou des armes, de projectiles ou de matières propres à causer des maux superflus ainsi que l'usage de projectiles prohibés par la déclaration de St. Petersbourg, de 1868").

Deklaracja ta wprawdzie nie została ratyfikowana i wskutek tego nie nabrała mocy obowiązującej, jednakże wywarła ogromny wpływ na sformułowanie praw wojny lądowej przez Konferencję Haską, przy układaniu Konwencji w tej sprawie.

---

[1]) Patrz Dr. Z. Cybichowski: Encyklopedja podręczna prawa publicznego. Tom 1, zeszyt 1, 1926 r.

[2]) „Cet engagement n'est obligatoire que pour les parties contractantes ou accédantes, en cas de guerre entre deux ou plusieurs d'entre elles; il n'est pas applicable vis-a-vis de parties non-contractantes ou qui n'auraient pas accédé. Il cesserait également d'être obligatoire du moment où dans une guerre entre deux parties contractantes ou accédantes, une partie non-contractante ou qui n'aurait pas accédé se joindrait à l'un des belligérants".



Lotnictwo, a zima.

Zima przykryła pola, góry i lasy srebrnym kobiercem. Dla lotnictwa nie jest to jednak przeszkodą. Płatowce, zaopatrzone w płozy zamiast kół, startują i lądują na śniegu zupełnie swobodnie, umożliwiając w ten sposób utrzymanie sezonu przez cały rok.







Ilustracje nasze przedstawiają szereg obrazów z życia lotniczego w zimie.

SAMOLOTEM DO BIEGUNA



Z działalności L. O. P. P.







Stoisko Powiatowego Komitetu L. O. P. P. w Chrzanowie na Wystawie Ruchomej.

U góry na prawo: Kurs O. P. G. III katg. w Bielsku Podlaskim dla funkcjonarjuszy Policji Państwowej i Przysposobienia Wojskowego Kobiet.

Obok: Strzelnica Przysposobienia Wojskowego wraz z komorą gazową urządzoną przez Kom. Pow. L. O. P. P. w Żywcu.



Wykładowcy oraz absolwenci Kursu O. P. G. II ej kategorji i Instruktorów Modelarstwa Lotniczego zorganizowanego przez Pow. Kom. w Bielsku Podlaskim.

Pierwsza Konferencja Haska z r. 1899.

Ponownie tem samem zagadnieniem zajęła się I-sza Konferencja Haska zwołana w roku 1899 z udziałem 26 państw. Owocem jej prac były: trzy konwencje, trzy deklaracje i sześć życzeń.

Nas interesują tylko:

1) II-ga konwencja — w kwestji spraw i zwyczajów wojny lądowej,

2) I-sza deklaracja — w sprawie rzucania pocisków i środków wybuchowych z balonów.

3) II-ga deklaracja — w sprawie duszących lub trujących gazów.

Konwencja druga (i trzecia) miała na celu łagodzenie konfliktów zbrojnych, których wybuchowi nie udało się zapobiec. Konwencje te liczą się z faktem, że wojna jest nieunikniona[1]). „Zważywszy, że przy szukaniu środków zachowania pokoju i zapobieżenia konfliktom zbrojnym między narodami, jest rzeczą również ważną pamiętać o wypadkach, w których odwołanie się do broni nastąpiłoby wskutek wydarzeń, nie dających się staraniami odwrócić" — mówi wstęp do drugiej konwencji, która ma służyć nawet w takim wypadku ostatecznym interesom ludzkości i ciągle się rozwijającym potrzebom cywilizacji. — „W tym celu postanowiono poddać rewizji prawa i powszechne zwyczaje wojenne dla ich dokładnego sformułowania. Aby jednak i w wypadkach konwencją nieunormowanych dowódcy wojsk nie mogli postępować dowolnie, uznano, że aż do czasu wydania bardziej wyczerpującego kodeksu praw wojennych, ludność i spór wiodące strony pozostają pod ochroną i panowaniem „zasad prawa narodów, które wynikają ze zwyczajów ustalonych między narodami cywilizowanymi, z praw ludzkości i postulatów sumienia publicznego".

Artykuł 22-gi tej konwencji głosi, że wojujące strony nie mają nieograniczonego prawa w wyborze środków szkodzenia nieprzyjacielowi.

Artykuł 23-ci, w zależności od powziętych uchwał, zabrania:

a) stosowania trucizn i broni zatrutej,
b) stosowania broni, pocisków i materjałów, które powodują zbędne cierpienia.

Konwencja ta zawiera klauzulę powszechnego udziału (art. II-gi). Chiny i Szwajcarja konwencji tej nie podpisały. Szwecja, Norwegja i Turcja — nie ratyfikowały.

Pierwsza deklaracja (1899) zabrania rzucania pocisków i środków wybuchowych ze statków napowietrznych, oraz innymi analogicznymi sposobami.

Druga deklaracja z dn. 2. VII. 1899 obowiązuje kontrahentów do niestosowania pocisków, których celem jedynym jest wydzielanie duszących lub trujących gazów.

Również ta deklaracja zawiera klauzulę powszechnego udziału. Do deklaracji tej przystąpiło 21 państw, w tej liczbie wszystkie wielkie mocarstwa. Ameryka, Anglja i Portugalja nie podpisały tej deklaracji, Turcja zaś nie ratyfikowała[2]).

Widzimy więc, że poszczególne uchwały haskiej konferencji miały obowiązywać tylko w wypadku, o ile w wojnie nie bierze udziału żadne państwo z poza grona państw kontrahujących.

II-ga Konferencja Haska (1907).

Zgodnie z życzeniami pierwszej konferencji haskiej zebrała się w roku 1907 też w Hadze, konferencja (zwana II-gą pokojową Konferencją Haską z 1907 r.), w której udział wzięło 45 państw. Szwecja i Norwegja wystąpiły samodzielnie.

Konferencja ułożyła cały szereg konwencyj, deklaracyj i życzeń, z których będziemy rozpatrywać tylko IV-tą konwencję i XIV-tą deklarację.

Artykuły 22-gi i 23-ci IV-ej konwencji są identyczne z temiż artykułami II ej konwencji z r. 1899, zaś deklaracja XIV-ta odpowiada I-ej deklaracji z r. 1899.

II-ga deklaracja z r. 1899, jako zawarta na nieograniczony czas, nie była nawet dyskutowana na II-ej konferencji (i zachowała moc obowiązującą)[3]).

Konwencje i deklaracje II-giej konferencji haskiej zawierają również klauzulę powszechnego udziału.

Szereg państw podpisało niektóre konwencje II-ej konferencji haskiej z zastrzeżeniem, inne wcale ich nie podpisały. Ponadto nie wszystkie uchwały ratyfikowano[4]). Widzimy więc, że II-ga konferencja haska nie uzyskała takiego powodzenia, jak I-sza. Świadczy to, iż stanowisko niektórych państw w stosunku do ograniczania lub zabraniania stosowania pewnego rodzaju broni uległo zmianie. Czy przekonały się one o bezskuteczności uchwalania takich ograniczeń, czy też przewidziały wyższość nowej broni — trudno ustalić.

Wojna światowa przekreśliła wszystkie istniejące dotąd uchwały międzynarodowe w sprawie wojny chemicznej. Po pierwszym wypadku użycia gazów bojowych powstał zasadniczy spór, czy Niemcy postąpiły zgodnie z obowiązującem prawem międzynarodowem, czy też było to pogwałceniem haskich konwencyj?

Wiadome jest, że Serbja — pierwsze państwo, któremu wypowiedziano wojnę (26 lipca 1914 r.) — podpisała, lecz nie ratyfikowała konwencji z 1907 roku, dotyczącej gazów trujących. Turcja zaś, której Rosja wypowiedziała wojnę 3-go listopada 1914 roku, nie ratyfikowała również tej konwencji, a zatem formalnie rzecz biorąc, konwencje haskie z 1907 r. nie obowiązywały państw biorących udział w wojnie 1914 — 1918 r.

Jednakże powstało pytanie, czy konwencje z 1899 r. nie były obowiązujące dla tych państw, które konwencji z roku 1907 nie ratyfikowały?

Istnieje pod tym względem znaczna rozbieżność w opinji fachowej. Opinja Niemiec orzekła, że stosowanie gazów było zgodne z prawem międzynarodowem, natomiast po stronie koalicji twierdzono, że było to pogwałceniem obowiązującego walczące państwa prawa międzynarodowego, że stosowanie broni chemicznej przez koalicję było jedynie odwetem, co jest najzupełniej zgodne z konwencjami haskiemi.

Profesor Ludwig Ehrlich[5]) twierdzi, że z ogólnych zasad wynika ponadto, iż skoro Austro-Węgry, Niemcy, Francja oraz Serbja, Włochy i t. d. były stronami konwencji z r. 1899 (ale Serbja, Włochy i t. d. nie były, skutkiem nieratyfikowania, stronami analogicznych konwencyj z r. 1907) to Austro-Węgry, Niemcy, Francja i t. d. nie mogły konwencjami z r. 1907 znieść mocy obowiązującej konwencji z r. 1899, ponieważ wymagałoby to zgody wszystkich kontrahentów z 1899 roku. Mogły więc tylko zawrzeć nowe konwencje, obowiązujące jedynie o tyle, o ile ci kontrahenci z 1907 roku mogli znieść postanowienia poprzednich konwencyj, t. j. w braku zgody wszystkich kontrahentów z 1899 roku, tylko na wypadek wojny, w której braliby udział jedynie kontrahenci z 1907 roku.

Dlatego postanowienia o ustaniu mocy obowiązującej jednej z konwencyj późniejszych, w razie przyłączenia się do jednej lub obu wojujących stron państw, które nie są stronami tej konwencji, zrozumieć należy tak, że o ile wszystkie strony wojujące były stronami wcześniejszej, ale nie wszystkie stronami późniejszej konwencji, to wcześniejsza konwencja będzie obowiązująca pomiędzy niemi.

Nasunęło się dalej pytanie, czy postanowienie, uchylające moc obowiązującą poszczególnych konwencyj w razie udziału w wojnie państwa niekontrahującego, należy interpretować ścieśniająco, uwzględniając znaczenie państw niekontrahujących, czy też dosłownie; zagadnienie to było aktualne podczas wojny światowej do listopada 1914 roku (udział Turcji), a w każdym razie nie dłużej niż do maja 1916 roku (udział Włoch): prócz Turcji i Włoch — nie były stronami konwencji z 1907 roku: Serbja, Czarnogóra, Bułgarja i Grecja. W roku 1917 wypowiedziała też wojnę Niemcom Liberja, która nie była nawet stroną konwencji z 1899 roku".

---

[1]) Ludwig Ehrlich — Prawo narodów str. 39 wyd. 1925, Lwów.

[2]) i [3]) Dr. I. Kunz: Gazkrieg u. Völkerrecht, Wien, 1927.

[4]) Turcja, Serbja, Włochy, Grecja, Bułgarja i Czarnogóra nie były stronami tej konwencji.

[5]) L. Ehrlich — Prawo narodów, Lwów 1923 r. str. 541.

IKA.

Każde miasto jest w niebezpieczeństwie.

Obrona przeciwlotnicza i przeciwgazowa miast, to jedno z najważniejszych i najbardziej skomplikowanych zagadnień, nad których rozwiązaniem pracują uczeni i wojskowi, pragnąc zabezpieczyć wielkie skupienia ludności przed atakiem sił powietrznych, popartych środkami walki chemicznej.

W całokształcie zagadnień związanych z obroną miast, kwestją wielkiej doniosłości jest akcja skierowana przeciw działaniu bomb zapalających, której poświęcamy artykuł niniejszy.

Na niszczące i wysoce niebezpieczne działanie bomb zapalających narażone są dachy domów mieszkalnych, fabryk, zakładów i t. p. Bomby przebijają wiązania dachowe, wybuchają i zapalają poddasze, gdzie zwykle nagromadzone są w wielkiej ilości materjały łatwopalne.

Wiązania dachowe większości domów wykonane są z belek drewnianych i krokwi. Każde poddasze podzielone jest dla wygody mieszkańców na kilka części przeważnie drewnianemi przepierzeniami. Na poddaszach nagromadzone są przez mieszkańców rozmaite bezużyteczne rupiecia, meble, kosze etc. etc. które również są materjałem łatwopalnym. Jasną jest rzeczą, że ogień wzniecony w takiem miejscu, mając masę podatnego materjału, rozszerzać się będzie gwałtownie. Wzniecenie pożaru na poddaszu jest tembardziej groźne, że ogień bywa zwykle zauważony ztosunkowo dość późno, dopiero wtedy gdy dym i płomienie wydostaną się przez pokrycie dachu. Zlokalizowanie ognia bywa już w tych wypadkach dość trudne i wymagające znacznych i skoordynowanych wysiłków.

Przechodząc do omawiania organizowania akcji obronej, stwierdzić należy, że liczba pożarów wzniecona podczas napadu lotniczego za pomocą bomb zapalających będzie bardzo znaczna, wskutek czego straż ogniowa w jej obecnym stanie organizacji, nie będzie w możności podołać zadaniu. Ponadto akcja ratownicza straży ogniowej będzie w wysokim stopniu utrudniona przez szereg okoliczności spowodowanych działaniem bomb kruszących i gazowych, jak: uszkodzenie sieci telefonicznej, wodociągów, zatarasowanie ulic gruzem zbombardowanych domów, zagazowanie terenu i t. p. i t. p. Straż ogniowa niewyposażona w odpowiedni sprzęt przeciwgazowy wogóle nie będzie mogła działać. Wówczas całe dzielnice miasta musiałyby ulec zniszczeniu, pozbawione wszelkiej pomocy.

Działanie bomb zapalających uważają niektórzy za bardziej niebezpieczne od bomb gazowych, gdyż pierwsze oprócz strat materjalnych wywołują również efekt moralny. Akcja obronna winna być oparta na zasadach samoobrony domowej poprzedzonej wydaniem celowych zarządzeń.

Wiązania dachów, jak również i samo poddasze winno być zbudowane z materjałów ogniotrwałych, przyczem drzewo winno być usunięte. W starych domach przepierzenia i części drewniane o ile nie mogą być usunięte, winny być impregnowane lub też w inny sposób zabezpieczone przed działaniem bomb zapalających. Ponadto na poddaszu powinien znajdować się suchy sprzęt przeciwogniowy (piasek) i płynny (mieszanina wody z solą, sodą i szkłem wodnem) aby ogień można było w zarodku ugasić. Dozorca domu i jego pomocnik powinni być wyszkoleni w walce z ogniem i wyposażeni w sprzęt przeciwgazowy.

W czasie napadu lotniczego dozorca z pomocnikiem powinni znajdować się na poddaszu, aby na wypadek wzniecenia tam pożaru przez bomby zapalające, niezwłocznie przystąpić do gaszenia ognia. Akcja samoobrony powinna być tak zorganizowana, aby każdy dom, fabryka, zakład, szpital, czy stacja kolejowa mógł być obroniony we własnym zakresie, bez pomocy straży ogniowej, przy pomocy zgromadzonych na miejscu środków przeciwpożarowych.

Każda organizacja społeczna jak: harcerze, Czerwony Krzyż, związki b. wojskowych i t. p. i t p. rozporządzająca dyscyplinowanym materjałem ludzkim, powinna wyszkolić swych członków w obronie przeciwogniowej. Pożądanem jest również aby w szkołach technicznych i wyższych zakładach naukowych wprowadzone zostały wykłady o organizacji obrony przeciwogniowej, jak również i ćwiczenia praktyczne.

Niezależnie od akcji samoobrony domowej, skład osobowy zawodowych i ochotniczych straży ogniowych musi być wzmocniony i utrzymywany w stanie ciągłej gotowości.

Zasadą powinno być również, że straż ogniowa nie może być używana do żadnej innej akcji, jak tylko do gaszenia pożarów. Absorbować oddziały strażackie akcją usuwania gruzów, odkażania zagazowanych terenów i t. p. można tylko w wyjątkowych wypadkach, gdy istnieje pewność, że napad w najbliższym czasie już się nie powtórzy.

Kurs Instruktorów O. P. G. I-ej kl. Śląskiego Kom. Woj. L. O. P. P. w Warszawie.



Ostatni obiad koleżeński na kursie w Warszawie.



Przyjazd do Katowic.

RYSZARD OJEDA.

Spadochron.

— „Znany pilot amerykański M. C. Crawall z Detroit, wyskoczył w ubiegłym tygodniu na spadochronie z wys. 29.000 stóp. Lądując szczęśliwie, ustanowił nowy rekord skoku ze spadochronem. Pilot przebywał w powietrzu przed opuszczeniem się na ziemię przez 3 godz. 27 min. i 19 sekund".

— Och ..

— Pan znowu wzdycha?

— Tak się panu podobał ten zwarjowany nietoperz?

— O, przepraszam pana Czesława, ale o ludziach bohaterskiej odwagi nie wolno tak się wyrażać, przynajmniej nie w mojem towarzystwie — przerwała urocza panna Janka, stenotypistka — powód odczytania jednej z sensacyjnych depesz z „Kurjera Bronzowego" w biurze T-wa dla Handlu Ryżem.

— Bo dla pana Czesława taki wyczyn jest rzeczą nieuchwytną nawet w umyśle — pomógł koleżance Stasio Pipsztulski, pomocnik buchaltera.

— A pewnie. Pan Czesław myśli w tej chwili z pewnością, co stałoby się z lotnikiem, gdyby tak jakiejś wronie zachciało się w powietrzu podziobać spadochron. O, widzicie państwo, jakie czarne myśli nurtują w tej chwili w głowie pana Czesława, aż czoło palcem rozciera — dorzucił z wyrazem entuzjazmu Henryk Letkiewicz, który na okazję rozmawiania z panną Janiną czekał już bite trzy tygodnie — od czasu, gdy na imieniny despotycznej koleżanki ośmielił się przynieść cztery róże, trzy z nich, na nieszczęście. po dwuch dniach „opadły" — jak twierdziła panna Janina, która z tego powodu i z powodu nieotrzymania od Stasi Dąbrowskiej, czwartej maszynistki, obiecanej torebki z wężowej skóry, nie rozmawiała z nim zupełnie. Teraz spojrzała na niego przyjaznem okiem.

Zauważył to Czesław Klapiński, zastępca szefa biura, właściciel niefortunnej koncepcji westchnienia i późniejszej złośliwej uwagi o brawurowym lotniku, widząc, jak ten łapserdak, Henio, hodujący się stale zaliczkami, gwałtownie zajmuje jego stanowisko, zdobywa się na nieobliczalny w skutkach gest i powiada:

— Ciekaw jestem, który z nas, gdyby do tego przyszło, skoczyłby prędzej z aeroplanu: panowie, czy ja, stary praporszczyk z pod portu Artura? — i powiódł zwycięskim wzrokiem po swoich domniemanych wrogach.

— Do takiej próby dzieli nas najwyżej jeden tydzień. W przyszłą niedzielę urządza L. O. P. P. na lotnisku w Mokotowie pokaz skoków ze spadochronem z dopuszczeniem odważniejszych widzów z pośród publiczności do osobistego udziału w skokach. Ja na tę okazję czekam już od roku — odezwał się przebiegły Stasio Pipsztulski, znany intrygant i kawalarz, został wywalony z poprzedniej posady za kawał, dzięki któremu dyrektor instytucji wyjechał w „Prima Aprilis" na prowincję na pogrzeb zdrowego brata.

Letkiewicz zorjentował się w sytuacji i jął łgać za Pipsztulskim:

— Wątpię, czy kto z cywilnej publiczności będzie mógł sobie pozwolić na tę przyjemność. Do skoków poza konkursem zapisało się bardzo wielu wojskowych. Rozmawiałem o tem z mym kuzynem, tym pilotem z pierwszego pułku.

— Gadanie. Pomówię z inżynierem Pieniążkiewiczem z L. O. P. P. i on zarezerwuje dla nas z pewnością trzy albo nawet cztery miejsca w skokach. — Zależeć będzie tylko od amatorów. — Czy pani odważyłaby się, panno Janko, na takie ryzyko? — ciągnął dalej pomysłowy kanciarz.

— Bez wahania. Pan musi mi to ułatwić, inaczej — nie znam pana. Nie mam i tak nic do stracenia. Mówiąc to spoglądała tryumfującym wzrokiem na dziwnie przygnębionego Klapińskiego.

— To będzie jeszcze odemnie zależało — próbował stracony Klapiński, udając przedrzeźnianie się, zmienić przelękniony wyraz twarzy i ukryć silne zdenerwowanie.

— A co pan ma...

— A panu co do osoby panny Janki — przerwał broniącej swoją wolność, amatorce groźnych skoków, Letkiewicz, trzymający się kurczowo odzyskanej przed chwilą pozycji.

— Tak, ale to będzie jeszcze zależało od jej rodziców, których ja nie omieszkam w porę ostrzec! — zagrzmiał zirytowany i oburzony Klapiński i na znak przerwania nerwowej polemiki, otworzył wielką „Salda — conti".

— Ciekaw jestem, jaki on order dostał pod portem Artura? — mruknął pod nosem, tak jednak, by go wszyscy słyszeli, autor projektu skakania na złamanie karku, czując, że pomysł djabli biorą.

— Tylko bez osobistych wycieczek! — zerwał się z fotela bohater z wojny japońskiej.

— Bo to nie jest od pana zależnem. Panna Janka, jak każda rasowa niewiasta, dopnie swego i skakać będzie. Jest pełnoletnią i nikt jej nie zabroni.

— Tak, ale jak się stanie nieszczęście, to ja się o to postaram, że pana do kryminału zamkną!

— Kiedy ja sam będę skakał, kochany panie. Stać i mnie jeszcze na odwagę.

— I mnie stać na odwagę, ale warjackich pomysłów, jeżeli idzie o młodą dziewczynę, tolerować mi nie wolno!

— Co tu wiele gadać. Zna pan pannę Janinę i wie pan, że nie ustąpi. — Osobiście, jako projektodawca, znalazłem tylko takie wyjście, że pan z panną Janką będziecie ciągnąć losy i wyskoczy z samolotu ten, na kogo los wskaże.

— Dobrze — wykrztusił głucho Klapiński.

W czasie, gdy Pipsztulski wysuwał koncepcję ciągnienia losów, Janina, niedomyślając się żadnego kawału, próbowała oponować. Dopiero szelmowskie mrugnięcie lewego oka Pipsztulskiego, utwierdziło ją w przekonaniu że skok z samolotu będzie dla niej zarezerwowany.

Pipsztulski tymczasem przygotował sprytnie dwie zapałki — jedną z główką, drugą — bez.

— Proszę państwa — rozpoczął głosem zawodowego „kupca" z placu Kercelego — dwie zapałki — jedna z główką, druga — bez. Skacze ten, kto wyciągnie z główką.

Spocony Klapiński zrobił pierwsze miejsce pannie Janinie. Było mu już wszystko obojętne: „A niech ją.. " — Tknięty jednak złem przeczuciem, w obawie o własną skórę, zbliżył się do ręki z zapałkami i rzecze chytrze:

— Ja będę pierwszy wybierał. Postaram się nie pozostawić zapałki z główką.

I tak się niestety stało. Resztę czasu w urzędowaniu dnia tego całe towarzystwo spędziło w grobowym nastroju. Od strony biurek, przy których pracowali Pipsztulski i Letkiewicz, zalatywał od czasu do czasu jakiś szept, zakończony złowieszczym chichotem. Po urzędowaniu rozeszli się wszyscy w ponurem milczeniu. Klapiński, mieszkający niedaleko biura, odjechał dnia tego — wbrew zwyczajowi — do domu taksówką.

W domu nie mogli go poznać. Był dziwnie wzruszony. Nie jadł obiadu. Na zadawane pytania nie odpowiadał. Położył się spać. Śniło mu się, że leciał gdzieś z pułkownikiem Lindbergh'iem i że w pewnym momencie zdobywca Atlantyku wyskoczył na spadochronie, pozostawiając go samego w kabinie. Samolot zadarł przód z motorem ku górze. Chwilę leciał tak. Potem przestał odczuwać na twarzy pęd powietrza. Samolot zaczynał się chwiać. Chwycił się rękoma za burtę. Moment — i samolot, pchnięty jakąś siłą, stoczył się lewem skrzydłem w korkociąg. — Z zawrotną szybkością zaczęła się zbliżać ziemia. Straszne. Zamknął oczy. Coraz silniejszy wiatr. Dziwny szum w uszach. Przeraźliwy gwizd linek. W pewnym momencie słyszy ludzki głos: — Cesiu! Cesiu! — Ogląda się. To szybujący na spadochronie pułkownik Lindbergh kieruje się w jego stronę. Już dosięga kabiny — ale... i ziemia tuż. Chwyta jedynego zbawce rękami i ciągnie do kabiny. — Silniejsze szarpnięcie. — Budzi się. To żona, z oczyma pełnemi łez, trzyma go za ramię i pyta: — Co ci jest, Cesiu?

Nic nie odpowiedział. W kącie pokoju płakało rzewnie troje dzieci.

W tym samym czasie panna Janina roiła złote sny. Jak to w gazetach będzie o niej, jako pierwszej Polce, która z brawurową odwagą wyskoczyła z samolotu, lecącego na znacznej wysokości. — Potem przyjęcia, wizyty, fotografowie, reporterzy, kontrolerzy, dziennikarze, lekarze, engagement do filmu, a nawet — hm... może nawet Hollywood.

Nazajutrz biuro T-wo dla Handlu Ryżem zostało zawiadomione, że pan Czesław Klapiński dnia tego w biurze nie zjawi się, ponieważ ma 38 stopni gorączki.

— To febra z portu Artura — zauważył Pipsztulski.

* *

W sobotę, poprzedzającą niedzielne zawody na lotnisku, podszedł do biurka Klapińskiego około godziny drugiej Stasio

Pipsztulski i konferował z nim przyciszonym głosem przez kilka minut. Na zakończenie rzekł głośno:

— A więc jutro o godzinie pierwszej przed bramą portu lotniczego na Topolowej.

Nadeszła niedziela. O oznaczonej godzinie zeszli się przed bramą portu lotniczego: panna Janina, Letkiewicz i Pipsztulski. Janka zdradzała silne podniecenie. Co chwila przeglądała się w lusterku, poprawiając figlarny lok, wysuwający się z pod kapelusza — gładziła brwi i rzęsy. Pipsztulski, w doskonałym humorze, przekomarzał się z nią:

— A co będzie, jak pani wyląduje na pl. M. Piłsudskiego?

— Każę się odwieźć taksówką do domu.

— Ale czy to się pani uda, bo widzi pani, rozentuzjazmowana publiczność nie wypuści pani ze swych objęć.

— Dam sobie ze wszystkiem radę.

Czekali dobry kwadrans. Wreszcie zajechała taksówka, z której z trudem wygramolił się Klapiński. Policzki miał zaczerwienione. Szedł mocno chwiejnym krokiem. Lewa kieszeń płaszcza uwypuklała się, kryjąc jakiś przedmiot podobny do półlitrowej flaszki. Był opromieniony.

— Ja was, państwo, przepraszam za opóźnienie, ale... — rozpoczął, z nieznaną u niego werwą i humorem w głosie, całując w rękę Janinę. — W promieniu piętnastu metrów rozpełzł się zapach alkoholu.

— No chodźmy — rzekł Pipsztulski, któremu do ręki przyczepił się Klapiński.

Minęli bramę portu. Lotnisko i zabudowania zalegały tłumy publiczności. Wielki 2-u motorowy Farman-Goliat rulował właśnie do linji startu. Na widok olbrzymiego płatowca Klapiński zerwał się w stronę lotniska. Przytrzymał go Pipsztulski, tłumacząc:

— Jeszcze formalności lekarskie i przebranie się czekają na nas. Lotnictwo ma swoje przepisy. To nie jest handel ryżem.

Weszli do jakiegoś pokoju w jednym z budynków, znajdujących się na terenie portu. Kilka szafek, dwa stoły z niesamowitemi przyrządami i barwne plakaty reklam lotniczych stanowiły całkowite umeblowanie pokoju. Dwuch wojskowych w kurtkach skórzanych — powstało na ich przyjęcie.

— Pan Lopiński, pan Epengiel — piloci — rozpoczął Pipsztulski, przedstawiając nieznajomych reszcie towarzystwa.

— Czy to z panem ja polecę na wyskakiwanie — zaczął potrząsać ręką pierwszego rozmowny Klapiński.

— Tak, proszę pana, ale przedtem jeszcze próba lekarska.

— A gdzie są doktorzy?

— Przed chwilą skończyli badanie pierwszych pięciu kandydatów, za chwilę rozpoczną dalsze.

Ledwie zdążył wypowiedzieć te słowa, gdy otworzyły się boczne drzwi i do pokoju weszły trzy postacie w białych fartuchach.

— Panowie asystenci — wyrzekł półgłosem Epengiel.

— Kto z państwa jest pierwszy — przemówiła dziwnie nielekarskim głosem jedna z białych postaci, podchodząc w stronę okna.

Janinę trochę zdziwił, trochę przestraszył widok fartucha „asystenta". Na mocno zbrudzonem białem płótnie uwydatniały się dwie duże krwawe plamy. W pokoju zapanował zapach, przypominający udatnie spaloną pieczeń.

— Proszę rozpiąć marynarkę — ciągnął dalej asystent, podchodząc do usadowionego w wielkiem krześle z poręczami, Klapińskiego.

— Ja muszę wyjść? — zapytała Pipsztulskiego półgłosem Janina, spuszczając powieki.

— Pani może pozostać. Badanie odbywa się prowizorycznie — przerwał jeden z odzianych na biało, głosem zdradzającym wielką ochotę zrobienia komuś krzywdy.

Tymczasem Klapińskiemu założono jakiegoś węża gumowego dwoma końcami do uszu — jednym do jednej dziurki od nosa. Jeden z asystentów ujął go za rękę w przegubie i spoglądając na kompas, trzymany w drugiej ręce, liczył coś Klapiński myślał, że nie wytrzyma. Próba trwała dwie minuty.

— Tętno ośmset — łamane przez czterdzieści pięć stopni — zawyrokował badający do kolegi, stawiającego znaki w kalendarzu terminowym.

Z kolei przystąpiono do opukiwania delikwenta. Na głowę założono mu hełm metalowy z małemi, symetrycznie powybijanemi otworami. Nogi zostały skrępowane twardym rzemieniem. Kazano mu dużo razy z wyciągniętym i schowanym językiem mówić: „A". W czasie tych prób dwaj wojskowi, zajęci rozmową z panną Janiną, powstrzymywali co chwilę cisnący się im bezlitośnie na oblicze uśmiech.

— Serce, płuca, nerwy w porządku — zaopinjował eskulap w fartuchu rzeźnika i rozwiązując spoconego Klapińskiego, dodał: — Może pan przejść na start.

Ostatnie słowa wywarły na Klapińskim ogromne wrażenie. Podszedł do swego płaszcza i sięgnął do kieszeni. Na chwilę zawahał się.

— Proszę pana, czy ja mogę wyjść na kilka minut? — zapytał uroczyście jednego z asystentów.

— Naturalnie. Pan musi jeszcze pobrać ekwipunek, a to się wydaje tu na miejscu — odparł zagadnięty — właściciel ironicznego grymasu, nieschodzącego z oblicza.

Kiedy drzwi zamknęły się za Klapińskim, w pokoju zrobiło się, jak w ulu.

— A to mator! — wykrzyknął jeden z „asystentów".

Gwałtowne znaki porozumiewawcze i wzrok Pipsztulskiego, skierowany na Janinę, przerwał dopiero drwiny pod adresem Klapińskiego. Jeden z członków komisji podszedł do dużego pieca kaflowego i zgiął grzbiet — drugi wyskoczył na niego i zdjął z pieca, podając trzeciemu, jakąś dużą torbę z szarego, grubego płótna z całem wiązaniem pasów i rzemieni. Zaledwie zdążyli to uskutecznić, wszedł Klapiński. Oczy błyszczały mu ogniem.

— Cz... czy już można? — wybełgotał z trudem.

— Wiadomo. Zaraz się pan ubierze — odparł jeden z wojskowych i przystąpił z kolegą do nakładania na Klapińskiego torby z pasami. Po chwili duża, ciężka torba znalazła się z tyłu, poniżej marynarki — pas skrępował brzuch, nogi i ramiona otoczyły rzemienie. Pipsztulski i jeden z wojskowych ujęli go pod ręce, zdążając w stronę drzwi.

— Pa... pa... panno Ja... Janko — próbował coś powiedzieć na pożegnanie.

Janina, nie rozumiejąca całej komedji, próbowała oponować:

— Ależ on jest zupełnie pijany. Panowie, jak można? — Zabije się!

Wstrzymał ją Letkiewicz.

— Niech się pani nie boi — nic mu nie będzie — uspokajał ją.

Tymczasem wojskowy, prowadzący z Pipsztulskim Klapińskiego, dał ostatniemu jakiś zielony świstek papieru i wskazując na ciżbę ludzi, dochodzącą do kordonu policji, zamykającej dostęp do pola startu, polecił mu:

— Niech pan z tym papierem przejdzie przez tłum i zaczeka obok posterunków policji na maszynę. Ja za chwilę „podruluję".

— Idź pan sam. Ja muszę wracać do komisji lekarskiej — odezwał się z kolei Pipsztulski, pozostawiając, chwiejnie idącego, Klapińskiego samego.

Niezrażony „zawodnik" podszedł na tyły tłumu, skierowanego frontem do lotniska.

— Plac! Pro... proszę miejsce zrobić! — huknął dla dodania sobie odwagi.

Kilka osób ustąpiło na bok. Zrobił się szpaler. Klapiński doszedł do posterunków, minął je i podążył na pole wzlotów. Zagrodził mu niespodziewanie drogę jakiś jeździec w granatowem ubraniu. — Nie mógł zrozumieć, czego chce od niego. Po chwili nadbiegło dwuch takich samych, ale piechotą — bez koni. Poznał policjantów.

— Dokąd pan podąża? — zapytał jeden, wciągając łakomie powietrze w nozdrza.

— Jakto do.., dokąd? A co... co pan?

— Pan łaskawie zawróci — odrzekł w odpowiedzi granatowy mundur, ujmując go pod rękę.

— Teraz ja skaczę! — wrzasnął Klapiński, którego opanował nagły przypływ energji.

Policjanci spojrzeli po sobie. Jeden wykonał jakiś ruch koło głowy.

— Warjat! Dać mu kaftan! — wyrwało się z pierwszych szeregów, zajętych przez grupkę łobuzów miejskich.

— Proszę mnie puścić! — szarpnął się Klapiński.

— Gdzie pan mieszka? — spytał przybyły przodownik.

— Co panu do tego?! — irytował się Klapiński.

— Waldemaras!

— Odwieźć go do domu!

— Mój skok...

— Dać mu rumu!

— Gdzie taksówka?

— Puścić mnie!...

— Hipek-Warjat!

— Szofer! Tu!

— Ja sam skaczę! — oparł się handlarz ryżu, siadając ze spadochronem na murawie.

* * *

Nazajutrz, po przebudzeniu się pana Czesława, podeszła do łóżka pani Klapińska, pytając:

— Gdzieś ty był wczoraj popołudniu, Cesiu?

— ...

— Kto ci dał tę torbę z jajami? — Wszystkie potłuczone — połowa zgniłych.

— Gdzie jest spadochron?

Koniec.



10 lipca 1920 r.

Świt blady ukazał się na wschodzie i zaczął uparcie usuwać mrok nocy, zataczając coraz szersze kręgi nad uśpioną ziemią. Nic nie przerywało grobowej ciszy. Wiatr nawet nie zaszumiał, nie zaszeleścił w liściach drzew pociętych kulami, co jak kaleki wyciągały połamane i obdarte z kory gałęzie ku niebu z niemą skargą na krzywdę jaka je spotkała. Powoli stawało się coraz jaśniej i mgła zaczęła ustępować, a przez jej nikłą powłokę można było dostrzec, choć niezupełnie jeszcze wyraźnie, linję okopów i zasieków biegnącą wężem wzdłuż pola zoranego granatami. Długie pyski karabinów maszynowych wyzierały gdzieniegdzie z ponad wału okopu, gotowe każdej chwili plunąć ołowianą śliną kul.

W okopie grupkami drzemali strudzeni całodzienną walką żołnierze, tuląc do piersi broń nabitą.

Nagle w ciszę tę wdarł się ledwo dosłyszalny szum silnika. Czujne ucho wartownika schwyciło ten głos i za chwilę rozległ się przytłumiony gwizdek.

W jednej chwili ożyły okopy, a nad wałem wzniósł się sznur hełmów z długiemi żądłami karabinów.

Porucznik Leski leżąc na wale badał przez lornetkę brzeg lasu, gdy zbliżył się do niego żołnierz i zaraportował:

— Panie poruczniku, melduję posłusznie, słychać warkot samolotu.

Porucznik podniósł lornetkę do oczu, Zaczął szukać.

Długo wodził szkłami, aż wreszcie zatrzymał się i znieruchomiał. Na jasnem tle nieba, jeszcze daleko i wysoko dojrzał mały, ciemny punkt, ginący chwilami z oczu w falach słonecznych promieni. Kilka słów komendy.

— Baczność! Nieprzyjaciel!

A potem cisza oczekiwania. Leski szepnął coś leżącemu koło niego kapralowi.

— Tak jest, panie poruczniku.

— Tylko to nie żarty, leci prosto na nas.

— Fraszka, panie poruczniku — odpowiedział wesoło kapral. Będzie kotlet po bolszewicku, szkoda tylko, że bez kapusty. Oho, i to niejeden, a dwa.

Rzeczywiście, za pierwszym, widocznym już gołem okiem, leciał nieco dalej drugi płatowiec.

Warkot silników stawał się coraz wyraźniejszy, roznosił się głośno po rosie, płynął nad ziemią i tłukł po drzewach pobliskiego lasu, dudniąc jednostajnie.

— Warcz, warcz — mruknął Dzięcioł — ja ci zawarczę; psy nad twojem ścierwem jeszcze warczeć będą. Że też ich wcześniej cholera nie wzięła i aż tu przyniosła — dodał głośniej.

Kapral, gwiżdżąc cicho przez zęby, zaczął gorliwie nastawiać celownik karabinu maszynowego, bo oba płatowce zbliżały się coraz szybciej obniżając się jednocześnie. Łatwo można było odgadnąć, że drugi usiłuje zrównać się z pierwszym, gdyż odległość między niemi zmniejszała się z każdą chwilą.

— Kiej licho tak nisko lecą — zauważył Leski.

W okopie umilkły rozmowy. Trwożna cisza przyczaiła się. Żołnierze znali przyjemności „piguły" lotniczej.

Już są blisko. Łoskot silników dudni w uszach. Nagle z równego warkotu wyodrębniło się urywane szczekanie karabinu maszynowego, a po chwili pierwszy płatowiec, zaatakowany przez dopędzający go, wystrzelił wysoką świecę i ostrym wirażem w prawo przerzucił się w tył, zyskując w ten sposób na razie przewagę nad atakującym.

Żołnierze osłupieli. Przecież oba samoloty posiadają wrogie znaki, oba jednakowego typu, coś tu nie w porządku, a może fortel tylko. W górze zawrzała walka. Oba płatowce walą na siebie z wściekłością, atakując się i uciekając wzajemnie przed sobą. Od czasu do czasu wyrywa się grzechot karabinu, poczem milknie i samoloty krążą zachodząc ostrożnie i chytrze, by za chwilę natrzeć zdradziecko z góry lub z dołu, a po nieudanym ataku znów rozprysnąć się w przeciwne strony.

Chwilami zdaje się, że za sekundę grzmotną o siebie, deszcz drzazg posypie się tylko z nieba. Lecz lotnicy warci siebie, nie ustępują wzajemnie, a każdy panuje nad swoją maszyną. Warkot silników raz cichnie, to znów wzmaga się i wybucha piekielnym rykiem potwora w bezsilnej wściekłości.

Od czasu do czasu, oblana złotemi promieniami słońca, błyśnie oślepiająco maska silnika, niczem rozwarta paszcza buchająca ogniem, z wyszczerzonemi zębami rur wydechowych i mgłą śmigła co kolistą fontanną rozpryskuje się przed nią.

— Ki djabeł — zaklął dość głośno porucznik — dokąd będzie trwał ten taniec.

Ledwo dokończył tych słów, gdy jeden aparat wymykając się drugiemu, który przez chwilę jak sęp zawisł nad nim prażąc go celnym ogniem z karabinu, rzucił się w dół.

Wpadł w zwitek korkociągu, z którego nie mógł już wyprowadzić maszyny, i głucho zadudniła ziemia. Rozległ się trzask łamanych skrzydeł. Maszyna zaryła się silnikiem w miękką glebę; z silnika buchnął kłąb dymu.

Cała uwaga skierowała się teraz na zwycięzcę, dającego głośnym hałasem silnika znać o sobie. Zatoczył łuk nad grobem pokonanego przeciwnika i obniżając się znacznie, skierował się wprost na polskie okopy.

Porucznik otrząsnął się z wrażenia. Teraz na nas kolej — rzekł głucho — Dzięcioł, uwaga.

Tamten nie ruszył się.

Samolot zbliżał się, rzucając ogromny szybko biegnący po ziemi cień.

— Zaczynaj! — krzyknął głośniej, bo płatowiec pełnym gazem walił tuż, tuż przed samemi okopami, a kapral nadal zachowywał obojętność.

Nie było już czasu, porucznik jednym susem znalazł się przy karabinie, odepchnął żołnierza i chwycił za rączki. Grad kul posypał się na płatowiec mijający nisko okopy.

Celnie trafiony pierwszemi kulami silnik zachłysnął się, charknął niewyraźnie i maszyna rzuciła się dziobem raz, drugi, niczem czajka nad wodą, a potem szeroki ozór ognia liznął skrzydła i kadłub roztrzepotał się na wietrze w warkocze, ślizgając się po powierzchniach nieobjętych jeszcze pożarem. Trwało to kilka sekund. Ogromna pochodnia z furkotem zbliżała się ku ziemi, aż wreszcie huk wstrząsnął powietrzem.

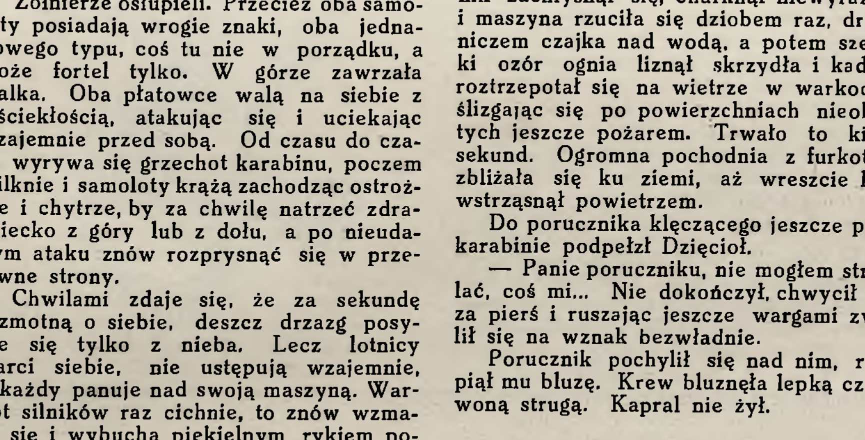
Do porucznika klęczącego jeszcze przy karabinie podpełzł Dzięcioł.

— Panie poruczniku, nie mogłem strzelać, coś mi... Nie dokończył, chwycił się za pierś i ruszając jeszcze wargami zwalił się na wznak bezwładnie.

Porucznik pochylił się nad nim, rozpiął mu bluzę. Krew bluznęła lepką czerwoną strugą. Kapral nie żył.

— — — — — — — — — — —

Gdy po skończonej wojnie kpt. Leski wrócił do domu, powitały go łzy radości i bólu. Zrozumiał. Leon, jego młodszy brat. Szloch matki potwierdził przypuszczenia. Kochał brata, nie mógł pogodzić się z tą myślą.



I kurs Modelarstwa Lotniczego w Toruniu.

Ojciec zbliżył się do niego i ujmując pod rękę wyprowadził do pokoiku, który niegdyś był dla obu braci najmilszym zakątkiem pracy i pogawędek. Naprzeciw drzwi na ścianie wisiał duży portret Leona w mundurze lotnika, dzieło starego Leskiego, z ramami obciągniętemi w koło krepą.

Stali obaj nieruchomo wpatrzeni w obraz tego, który już nazawsze odszedł od nich.

Stary Leski podszedł do biurka i wyciągając z szuflady pomięty arkusz papieru rzekł: dostaliśmy tylko ten list od kolegi nieboszczyka. Pozatem jeszcze sucha wiadomość urzędowa — dodał po chwili, podając papier synowi.

Ten wziął go do rąk i podniósłszy do oczu czytał.

Kikowa, 12. VII.20

— Kikowa? — Kikowę znał, ale skąd — starał się przypomnieć sobie, lecz opuścił ten szczegół czytając dalej.

Szanowny Panie!

Z trudem przychodzi mi skreślić tych kilka bolesnych słów.

10 lipca rano syn Pana Leon zginął śmiercią lotnika, śmiercią bohatera, poświęcając się za wielu. W nierównych walkach z liczniejszym wrogiem eskadra nasza postradała kilka aparatów, a my kolegów-pilotów. Zostało nas tylko paru w ich liczbie i syn Pański. On to podał szalony projekt, który podjął się sam wykonać. Znając z doniesień położenie bolszewickiego lotniska, przedarł się tam i w niewytłomaczony wprost sposób wykradł aparat przygotowany właśnie do atakowania polskich pozycji.

Podstęp rychło wykryto i w ślad za nim wysłano pościg, który dogonił go, ale już niemal na polskiej stronie, tam musiał stoczyć walkę z której wyszedł zwycięsko, lecz niestety...

W tem miejscu przerwał. Wspomnienie nagłym dopływem krwi uderzyło do głowy i chaotycznie zaczął mu się przesuwać obraz z frontu. Rozszerzonemi źrenicami patrzył na drgający mu w palcach papier, a zamiast dalszych wierszy widział dwa płatowce kotłujące się w powietrzu, potem ogień, dym, czyjeś oczy i cichy głos:

— Panie poruczniku, nie mogłem... coś mi..., a potem otulił go dym.



Hallo! Kapral! Wróć!

KRONIKA MŁODZIEŻY.

Lotnictwo interesuje młodzież nawet w Australji

Jak donosi paryski Matin w Sydney powstał „Związek młodzieży lotniczej".

Związek ma na celu popieranie pieniężne i moralne lotnictwa błękitnego sztandaru.

Do związku dotychczas zapisało się już 6.000 młodzieży w wieku szkolnym.

Wielkie zawody modeli pływających w zimie

Na specjalnie zbudowanym basenie pływackim w gmachu Sportowego Towarzystwa Studentów w Paryżu przy ulicy Bernard Martin odbyły się zawody modeli wodnopłatowców.

Są to już drugie podobne zawody, które notujemy w ciągu bieżącej zimy.

Zainteresowanie się sportem modelarskim rośnie.

SKRZYNKA POCZTOWA

P. Zofja Werledge — Warszawa. Plac 3 Krzyży 18. Prenumeratę francuskiego pisma „Les Ailes" uskutecznia księgarnia Gebethnera i Wolffa.

P. Mieczysław Chróścielewski — Warszawa, Mokotowska. Interesujemy się wszelkiemi zdjęciami fotograficznemi o charakterze lotniczym, wykonanemi przez naszych Czytelników.

Prosimy przysłać.

J. Lisiecki — Otwock. W sprawie Pana listu prosimy uprzejmie o osobiste zgłoszenie się do naszej redakcji.

F. B.

Kino na usługach lotnictwa.

Wysiłki w kierunku wykorzystania kina do obserwacji i kontroli pracy samolotu, oraz funkcyj lotnika, datują się od czasu wojny światowej.

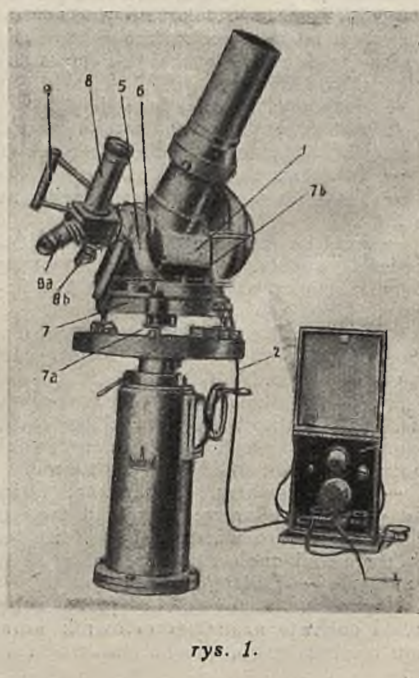
Samolot porusza się w przestrzeni w różnych kierunkach i płaszczyznach, do wysnucia ścisłych wniosków nie wystarczy znajomość długości szlaku, oraz czasu, trzeba w każdym momencie znaleść odnośne miejsce samolotu w przestrzeni.

Trudności te udało się pokonać niemieckiej firmie „Askania", która skonstruowała specjalny przyrząd do spostrzeżeń lotniczych — kino-teodolit. Aparat ten umożliwia nietylko oznaczenie dokładnych wytycznych szlaku samolotu, ale również pozwala fotografować i ściśle wyznaczyć miejsce samolotu w przestrzeni w przeciągu $^{1}/_{5}$ sekundy.

Nadzwyczajny rozwój lotnictwa w ostatnich latach, jak również potrzeba wypróbowania zdatności fachowców z różnych gałęzi lotnictwa, poparły usiłowania w kierunku wynalezienia czułego aparatu obserwacyjno-lotniczego wraz z kino-kamerą.

Firmie „Askania" udało się skonstruować przyrząd, odpowiadający powyższym wymaganiom.

Umożliwia on ścisłe notowanie zachowania się lotnika i samolotu w powietrzu w czasie startu, lądowania, wpadania w próżnię i rozmaitych nieprzewidzianych wypadkach. Zezwala na wysnuwanie ścisłych wniosków co do: przebytej drogi, ilości czasu, szybkości samolotu, siły wiatru, położenia w przestrzeni, zdatności



rys. 1.

obniżania, możliwości startu i zwrotności aparatu.

Tego kino-kamera dać nie może, pozwala jedynie stwierdzić odnośne położenie aeroplanu, jednakże nie wyznacza kąta położenia samolotu w stosunku do obserwatora i w dodatku nie daje obrazu ciągłości ruchu.

Pomysł wykorzystania teodolitu do spostrzeżeń lotniczych okazał się w praktyce słusznym, gdyż ma on dwa koła z podziałkami, co umożliwia obliczenie kierunku linji.

Jeśli się skieruje teodolit na wysoką wieżę, wówczas na kołach można obliczyć kierunek celu. Jeśli spoglądać na cel z dwuch punktów, to można oznaczyć miejsce celu w przestrzeni. Znajdzie się on w punkcie przecięcia się kierunków osi obydwu teodolitów, ustawionych do obserwacji.

Celem wyznaczenia stałych punktów używa się jednego teodolitu, którym dokonywa się pomiarów z różnych miejsc.

Do oznaczenia ruchomych punktów używa się kilku teodolitów, ustawionych w różnych miejscach.

Kino - teodolit, którego wynalazcą jest dr. Fuss, jednoczy w sobie właściwości teodolitu i kinematografji.

Kino-teodolit utrwala i notuje kąt wysokości przedmiotu nad horyzontem i kąt odchylenia od płaszczyzny azymutu, równocześnie przy pomocy wmontowanego chronometru notuje, kiedy zrobiono zdjęcie.

— — — — — — — — — —

Rysunek 1. podaje schemat rozstawienia kino-teodolitów do spostrzeżeń lotniczych.

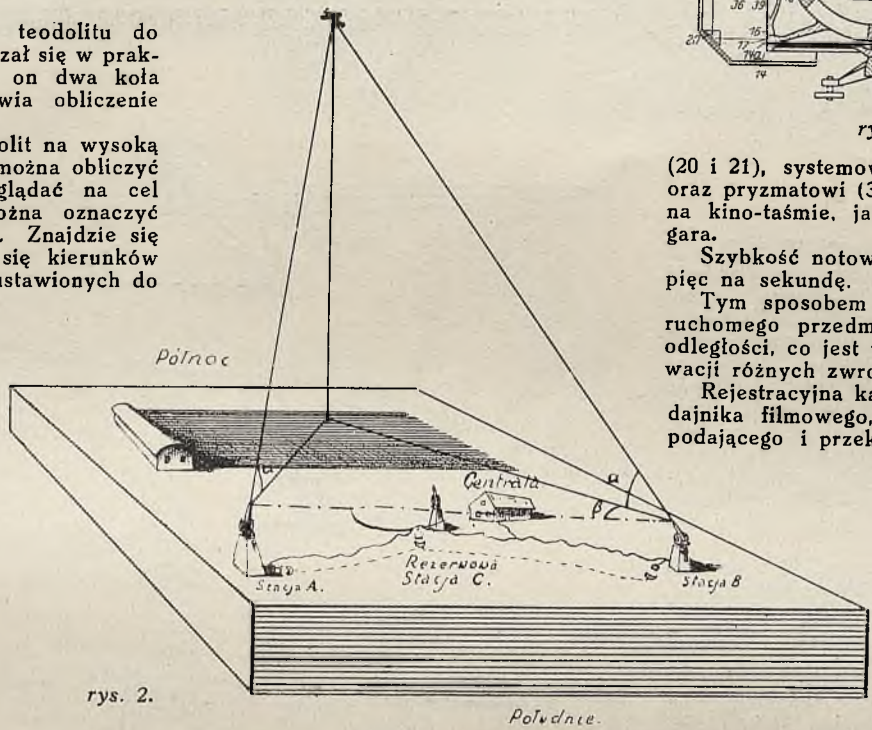
Teodolity A, B i C są połączone elekrokablem, który porusza z jednakową szybkością motory kamer.

Na podstawie zanotowanych kątów i czasu pomiarów daje się dokładnie obliczyć miejsce przebywania samolotu i jego ruch.

Rysunek 2 daje wygląd teodolitu. Na poziomej osi teodolitu umocowano lunetę, która ma system zwierciadeł i służy do przeniesienia przedmiotu na kino-taśmę.

Obok pierwszej lunety znajduje się druga, przez którą obserwator przy pomocy krzyżowego wizjera może śledzić za poruszającym się przedmiotem.

Okulary 8 a. i 8 b. umożliwiają łatwe śledzenie ruchomego przedmiotu.



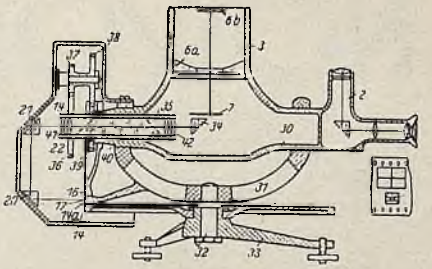
rys. 2.

Rysunek 3 objaśnia pracę teodolitu. Do głównej lunety wpadają równolegle promienie światła, które zbiera główne zwierciadło, (6a), zwierciadło to odbija promienie na zwierciadle 6 b., które z kolei rzuca je na kino-taśmę (7).

Konstrukcja ta umożliwia nadanie aparatowi bardzo małych rozmiarów.

Film porusza się pod szklaną płytką, na której nakreślono prostopadłe linje, wyznaczające kierunek pola widzenia. Linje te umożliwiają robienie poprawek, jeśli przedmiot nie znajduje się ściśle w punkcie ich przecięcia.

Łożyska koła wysokości i koła azymutu są ściśle ustawione, jedno obok drugiego (14, 16, 17.) Dokładność spostrzeżeń wzmaga się dzięki stożkowi, pryzmatom


rys. 3.

(20 i 21), systemowi soczewek (41 i 42) oraz pryzmatowi (34). Utrwalają się one na kino-taśmie, jak również i tarcza zegara.

Szybkość notowania zdjęć wyraża się: pięc na sekundę.

Tym sposobem śledzić można szlak ruchomego przedmiotu, nawet na małej odległości, co jest ważne podczas obserwacji różnych zwrotów samolotu.

Rejestracyjna kamera składa się: z podajnika filmowego, zaworu przekaźnika podającego i przekaźnika zamykającego.

Przebieg zdjęć jest następujący: prąd elektryczny, mający źródło w centralnej stacji, porusza obracającą się diafragmę; eksponowanie filmu trwa krótko. Po ekspozycji samoczynnie wsuwa się drugi przekaźnik, który wykonuje czynność przesuwania filmu.

Specjalne przyrządy kontrolują jednoczesność zwrotów diafagmy w różnych teodolitach. Specjalny wał z elektromagnetem przesuwa film.

Aparat ma optykę z wielką siłą światła.

Kino-teodolity mają wielkie zastosowanie w awiatyce dzięki umożliwieniu obserwacji samolotów, aero-statów, siły prądów powietrznych i t. p.

Szczególnie doniosłe znaczenie posiada kino-teodolit dla lotnictwa i artylerji przeciw—lotniczej na wypadek wojny.

Latarnia morska na skałach św. Piotra i Pawła.

Na Oceanie Południowo-Atlantyckim, 500 mil od wybrzeża Brazylji na 0^0 55 szerokości północnej i 21^0 39 długości zachodniej znajdują się skały św. Piotra i Pawła. Na tych to skałach wznosić się ma — dzięki staraniom rządu brazylijskiego — nowa potężna latarnia morska, która ma służyć za drogowskaz dla lotników.

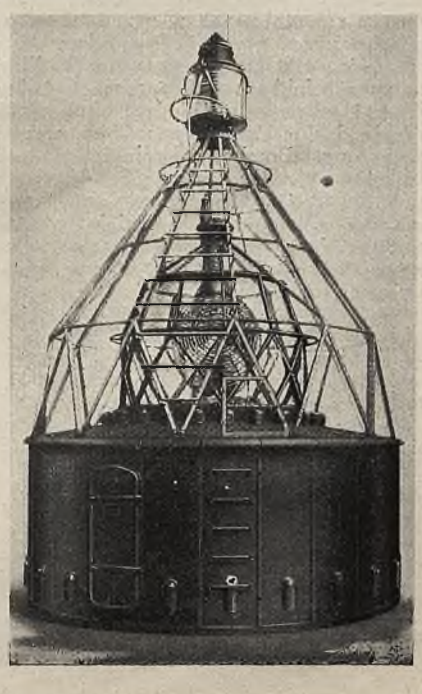
W roku 1922 pierwsi przelecieli Ocean Południowo-Atlantycki Portugalczycy, Gago i Coutinho i zmuszeni byli opuścić się w pobliżu skał Piotra i Pawła. Od tego czasu skały te zwróciły na siebie większą uwagę i lotnicy Południowej Ameryki orjentowali się zapomocą tych skał, widocznych z daleka.

Nowa latarnia jest systemu szwedzkiej firmy „Aga" (Gasaccumulator). System ten stosowany jest już w nieco mniejszych aparatach do oświetlania linji lotniczej Londyn — Paryż.

Wielki cylinder żelazny o średnicy 5 m, wewnątrz wyłożony drzewem i zawierający 78 butli acetylenu rozpuszczonego, spoczywa na wieży betonowej wysokości 100 m. Zapomocą ciśnienia ulatniającego się gazu komora lampowa obraca się na łożysku kulkowem dwa razy na minutę i wydaje co 10 sekund silny błysk, widoczny na 50 mil morskich.

Oprócz światła błyskowego, latarnia zaopatrzona jest w stałe światło pomocnicze, które działa bez dopełniania cały rok; światło główne funkcjonuje 6 miesięcy, poczem musi nastąpić zamiana butli.

Włączanie i wyłączanie aparatów następuje samoczynnie dzięki działaniu światła słonecznego, skonstruowanego przez znanego badacza Dalèn, dyrektora generalnego firmy „Aga".



NOWOŚCI w DZIALE techniki lotniczej

Samoloty

ANGLJA

„Supermarine-Géaut". W zakładach „Supermarine" jest obecnie w budowie olbrzymi wodnopłat pasażerski. Zespół napędowy zawiera 6 silników Rolls-Royce po 900 MK; silniki są umieszczone nad skrzydłem w trzech grupach, po dwa w „tandem". Kadłub-łódź jest, podobnie jak w Do-X, wielopiętrowa. Skrzydło wolnonośne o rozpiętości 53 m, posiada zmienny profil i eliptyczny obrys. Opierzenie składa się z eliptycznego statecznika poziomego ze sterem wysokości i trzech stateczników i sterów kierunkowych.

Pasażerskich miejsc jest 40, z tego 20 sypialnych. Pojemność zbiorników 10235 l. (przy zupełnem napełnieniu zasięg 2100 km). Konstrukcja całkowicie metalowa (z wyjątkiem pokrycia części tylnej skrzydła płótnem), przyczem użyto stali nierdzewiejącej. Szybkość maksymalna ma być 235 km/godz., minimalna 116 km/godz. Powierzchnia nośna 371 6 m², ciężar w locie 34000 kg., z czego do 7000 kg. ładunku handlowego. „Supermarine Géaut" będzie mógł śmiało konkurować co do wielkości z Dornierem Do-X.

CZECHOSŁOWACJA

Aero — A. 42. Samolot niszczycielski o wyglądzie zewnętrznym bardzo zbliżonym do Fairey'a długodystansowego. Widzimy tu silnie zaznaczoną dążność do uzyskania jaknajwiększej „finesse". Skrzydło drewniane, wolnonośne o zmiennej cięciwie i grubości profilu. Kadłub długi z rur stalowych z przedziałem załogi tuż przed przednią krawędzią skrzydła, które jest zamocowane na kadłubie na sposób fokkerowski, zapomocą 4 okuć. Pilot i obserwator siedzą obok siebie i mają doskonałą widoczność na wszystkie strony. Bomby w kadłubie, w środku ciężkości. Do celowania obserwator musi się kłaść na podłodze, co stanowi znaczną niedogodność. Daleko w tyle kadłuba jest stanowisko strzelca. Podwozie trójnogowe. Koła zaopatrzone w owiewki i hamulce Palmer'a.

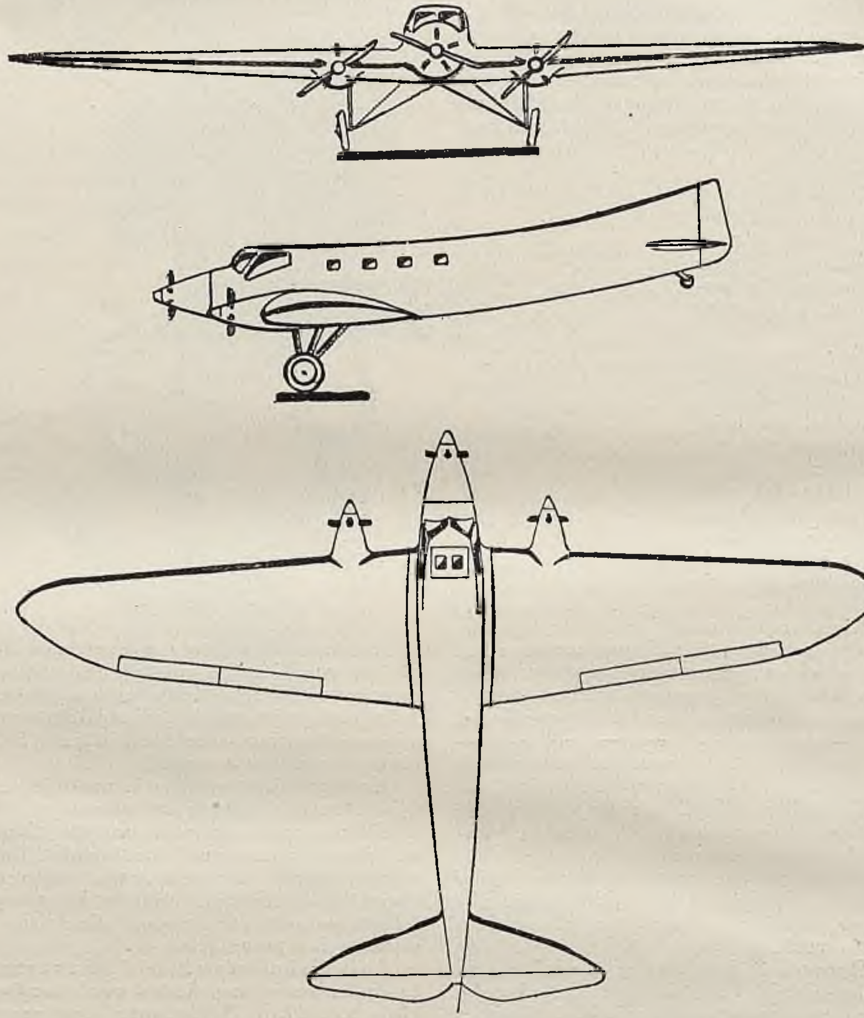
Charakterystyki.

Wymiary: b = 20.81 m.
l = 13 8 m.
h = 3,4 m.
S = 59 m².

Silnik: „Asso" N = 1000 MK.

Ciężary: Pw = 2940 kg.
Pu = 1800 kg.
Pc = 4740 kg.
ps = 80,4 kg/m²
pn = 4,74 kg/MK.

Cechy lotu: Vmax = 270 km/g.
Czas wznosz. na 5000 m. = 50 min.



Samolot transportowy 3-silnikowy Cousinet typ 20.

FRANCJA

Cousinet typ 20. Jest to jakby w zmniejszeniu „L'arc en ciel" — samolot raidowy z przed kilku lat. Jest również 3-silnikowy, jednak silniki jego są małemi, 40-konnemi Salmsonami. Zbudowany cały z drzewa. Skrzydło niedzielone, dwudźwigarowe, pokryte jest sklejką. Cięciwa i grubość zmniejsza się znacznie ku krańcom. Lotki umieszczone daleko od krańców skrzydła, aby zapobiec drganiom.

Na skrzydle leży kadłub, również kryty sklejką. Ku tyłowi kadłub zwęża się i wygina ku górze, tworząc statecznik pionowy (jest to najbardziej charakterystyczna cecha samolotów René Cousinet'a). Dwa boczne silniki są wysunięte przed krawędź przednią skrzydła i gładko omaskowane.

Przedział załogi (dwa miejsca obok siebie) tuż przed skrzydłem. Widoczność znakomita. Przedział zamknięty i oszklony. Za nim bagażnik (pojemnośc 2 m³) oraz kabina na 3 pasażerów (względnie 200 kg poczty).

Zbiorniki benzyny w skrzydle.

Podwozie trójnogowe, wciągane w locie. Po wciągnięciu podwozia koła kryją się w zabudowaniach silników bocznych, zaś osie i wspórki osi leżą pod skrzydłem. Oczywiście nie jest to rozwiązanie najlepsze, gdyż opór tych części jest wtedy conajmniej równy temu, jaki miały przed wciągnięciem, prócz tego zaś opływ środkowej części skrzydła jest poważnie upośledzony.

Opuszczanie podwozia odbywa się działaniem jego ciężaru i oporu powietrza, po zwolnieniu przez pilota dźwigni. Płoza ogonowa jest zwrotna i zaopatrzona w kółko.

Charakterystyki:

Wymiary: b = 16,06 m.
l = 10,5 m.
h = 2,6 m.
S = 31,5 m^2

Silniki: Salmson; N = 3 × 40 = 120 MK.

Ciężary: Pw = 1012 kg.
Pu = 528 kg.
Pc = 1540 kg.
ps = 49 kg/m^2
pn = 12,9 kg./MK

Cechy lotu: Vmax = 165 km/g
D = 2000 km.
H = 4250 m.

Zwraca uwagę wysoki ciężar własny i znaczne z tego powodu obciążenie mocy.

Schreck FBA 310. Amfibja turystyczna — jedna z niewielu dotychczas zbudowanych w świecie. Jednopłat o skrzydłach usztywnionych zewnętrznie od dołu zastrzałami, od góry ściągnami. Budowa drewniana. Skrzydła o stałej cięciwie, z zaokrąglonemi krańcami. Lotki długie, nieodciążone. Pokrycie skrzydła płótnem. Kadłub-łódź ma 4 podłużnice jesionowe, związane wręgami. Całość szkieletu pokryta sklejką brzozową o grubości zmniejszającej się ku tyłowi, gdzie kadłub przechodzi w statecznik pionowy. Sklejka pokrywająca jest lakierowana wewnątrz i zewnątrz specjalnym lakierem chroniącym od wilgoci.

Z przodu, oszklone oblicie, jest miejsce pilota. Dalej, we wspólnem pomieszczeniu, kanapa dla dwuch pasażerów. Kabina jest obszerna (szerokość 1092 mm).

Na połowie długości zastrzałów skrzydłowych znajdują się zawieszone pływaki boczne. Silnik znajduje się nad kabiną z tyłu.

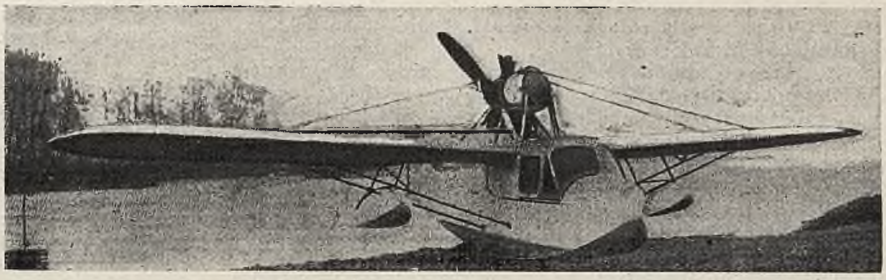
Podwozie trójnogowe. Podnoszenie podwozia odbywa się przez zsuwanie teleskopowej goleni elastycznej. Ciężar podwozia jest dość znaczny (60 kg), więc jako amfibia samolot jest przeznaczony do użytku jako dwumiejscowy (wzgl. na krótkie — do 100 km — przeloty, trzymiejscowy). W tyle kadłuba znajduje się płoza ogonowa z płaskich sprężyn.

Opierzenie poziome umieszczone jest na połowie wysokości statecznika pionowego i usztywnione jest od góry ściągnami, od dołu zastrzałami.

Amfibja użyta dla turystyki rozszerza znacznie jej możliwości i z tego względu należy podnieść z uznaniem inicjatywę p. Schreck'a.

Charakterystyki:

Wymiary: b = 12 m.
l = 7,6 m.
h = 3,08 m.
S = 21 m^2.



Amfibja turystyczna Schreck FBA 310 z silnikiem Lorraine 120 MK.

Silnik: Lorraine; N = 120 MK.

Ciężary: Pw = 720 kg.
Pu = 250 kg.
Pc = 970 kg.
ps = 46 kg/m^2.
pn = 8,1 kg/MK

Cechy lotu: Vmax = 160 km/g.
V ląd. = 55 ÷ 60 km/g.
H = 3500 m.
D = 300 km.

Ciężar użyteczny jest, jak widać, nieznaczny, trzeba jednak zauważyć, że są to pierwsze próby w nowej dziedzinie.

SZWAJCARJA

Soldenhof — bezogonowy. System bezogonowych samolotów zyskuje coraz to więcej zwolenników. W Anglji np. kapitan Hill buduje obecnie w wytwórni „Westland Aircraft works" nowa, 3-miejscową odmianę swego „Pterodaktyla".

Inżynier Soldenhof zbudował po próbach w tunelu aerodynamicznym prototyp 2-miejscowej maszyny turystycznej zaopatrzonej w silnik Salmson 40 MK.

Jest to wolnonośny jednopłat ze skrzydłem położonem w dole gondoli. Silnik, jak to jest normalnem w płatowcach bezogonowych, jest umieszczony z tyłu gondoli i porusza śmigło pchające.

Skrzydło posiada odchylenie ku tyłowi 30°. Forma strzały jest więc bardzo wyraźnie zaznaczona. Stateczność podłużną uzyskał konstruktor przez zmianę profilu (im dalej od kadłuba — profil coraz cieńszy) oraz zmianę kąta natarcia (ku krańcom skrzydła kąt natarcia przechodzi na ujemny).

Cięciwa skrzydła pozostaje na całej rozpiętości jednakowa i równa 2 m.

Organami sterowemi są lotki (będące również sterami wysokości) i stery kierunkowe ustawione na skrzydłach po obu stronach kadłuba w odległości ok. 3 m. od płaszczyzny symetrji samolotu. Ze względu na bardzo skuteczne działanie sterów kierunkowych, co już stwierdzili Niemcy na swym „Storch'u", stery te są utrzymane w bardzo skromnych wymiarach (ok. 400 × 400 mm).

Stateczników pionowych właściwych niema. Szczątkowa ich postać służy raczej jako podstawa dla zawiasów sterów kierunkowych.

Jest to zupełnie zrozumiałe, gdyż forma strzały zapewnia doskonałą stateczność kierunkową.

Gondola zawiera dwa miejsca położone za sobą. Widoczność w przód, w górę i na boki znakomita; w dół nieco ograniczona przez skrzydło, zwłaszcza z drugiego miejsca.

Podwozie składa się z trzech kół, z których dwa przednie na wspólnej osi tworzą właściwe podparcie samolotu typu klasycznego, zaś trzecie koło, położone w tyle, niemal pod silnikiem, jest osadzone w widełkach jako koło rowerowe i służy do sterowania na ziemi. Ciekawem jest, że pozycja, w jakiej samolot ląduje, jest bardzo zbliżona do położenia w locie. Z tego powodu wydaje się problematycznem wykorzystanie przy sadzaniu samolotu maksymalnej nośności skrzydła.

„Finesse" samolotu (modelu) ma swe „maximum" bardzo wysokie (zwłaszcza w stosunku do małego wydłużenia), mianowicie 18.

Dostępne są narazie następujące dane cyfrowe:

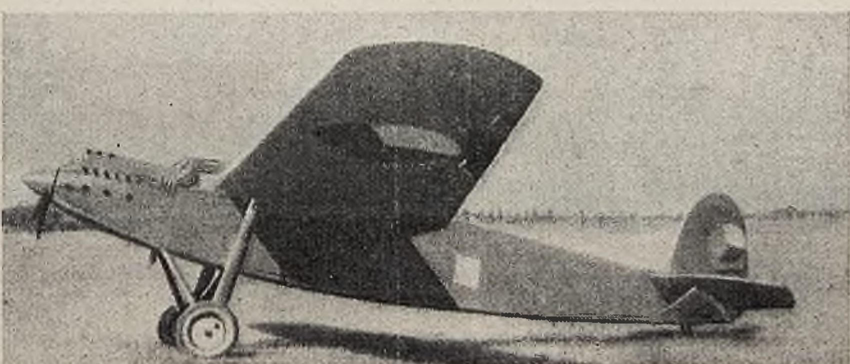
Wymiary: b = 10 m.
l = 5 m.
S = 17,5 m^2

Silnik: Salmson N = 40 MK.

Ciężary: Pw = 240 kg.
Pu = 210 kg.
Pc = 450 kg.
ps = 25,7 kg/m^2
pn = 11,2 kg/MK

Cechy lotu: V max. ∞ 160 km/godz.
D = 720 km.

Samoloty bezogonowe są świetnym systemem, jeśli chodzi o uniknięcie niebezpiecznego przeciągniecia: po dojściu do utraty szybkości kąt natarcia ustala się na wielkości odpowiadającej maksymalnej nośności i lot odbywa się dalej normalnie. Lotki znajdują się tu za częścią skrzydła, która ma najmniejszy kąt natarcia, a więc tam, gdzie oderwanie najpóźniej następuje. Są więc zawsze skuteczne i mogą ochronić przed korkociągiem. Niebezpiecznem zato może się okazać gwałtowne pikowanie, gdyż wtedy przez skręcenie skrzydeł te same lotki — jako stery wysokości — mogą zawieść przy próbach wyciągnięcia maszyny. Pomóc tu może tylko troskliwy dobór profilów skrzydła.



Niszczycielski płatowiec Aero typ A. 42.

(początek na str. 6-ej).

paczki z żywnością dla załogi. Żywność tę obliczono na przeciąg miesiąca dla czterech ludzi.

Początkowo płatowiec leciał nad gościńcem, ujeżdżonym przez psy pociągowe; dalej rozpoczął się teren dziki, niedostępny, pokryty szczelinami i rozpadliskami. Wkrótce ukazały się przed oczami czterech śmiałków śnieżne szczyty górskie, ciągnące się z południa ku lodowcowi Bordmoore. Jeden z tych szczytów nie był notowany dotychczas na żadnej mapie. Przelatując, Byrd zrzucał żywność, pocztę i tytoń ekspedycji geologicznej, badającej te nieznane tereny, a znajdującej się wówczas o 200 i 300 km od Małej Ameryki na kilku etapach i bazach operacyjnych. Ekspedycje te miały na celu jaknajdokładniejsze zbadanie okolic podbiegunowych. Porozumiewali się ci ludzie z Byrdem zapomocą telegrafu bez drutu.

Przelatując nad szczytami trzeba było bezustannie wznosić się, aby nie uderzyć o jeden z nich. Płatowiec skierował się ku lodowcowi Aksel-hu-Borg (3000 m.) uważanemu przez Amundsena za punkt kulminacyjny tego górskiego łańcucha, i tak też dotychczas sądzono. Tymczasem ze wszystkich stron wyrastały przed samolotem nowe, ostre szczyty, zagrażając wciąż podróżnikom i dodając ponurej grozy otoczeniu. Płatowiec obciążony do ostatnich granic, wznosił się z trudem. Chwilami zdawało się niemożliwością przebycie tej skalistej zapory bez uderzenia o jeden ze szczytów, zakrytych chmurami. Wysokościomierz wskazywał już 3049 m, ale trzeba było wznieść się jeszcze o wiele wyżej, by przelecieć bezpiecznie. Rozrzedzone powietrze nie podtrzymywało płatowca. W końcu musiano zdecydować się na wyrzucenie części ładunku, gdyż nic innego nie pozostawało do zrobienia. Byrd z ciężkiem sercem zgodził się na wyrzucenie jednej paczki z żywnością (100 kilo!). Mimowoli nasuwały się całej załodze gorzkie myśli o nieprzewidzianem lądowaniu w tych pustyniach i, kto wie, może o śmierci głodowej. Po chwili nadszedł moment jeszcze smutniejszy: zaszła konieczność wyrzucenia jeszcze jednej 100-kilowej paczki z żywnością!

Dopiero po wyrzuceniu tych dwu paczek z żywnością płatowiec wzniósł się lekko, przeleciał nad szczytami, które zdawały się rozstępować przed nim i oczom lotników ukazała się rozległa, ciągnąca się aż do bieguna przestrzeń, oświetlona jaskrawem słońcem.

Wylatując z Małej Ameryki Byrd zabrał z sobą chorągiew gwiaździstą Ameryki Północnej. Jako talizman, a także celem uczczenia pamięci zmarłego Benneta, Byrd zabrał ze sobą kamień z jego grobu w Arlington. I oto ponad punktem, przez który przebiega oś świata, lotnicy zatoczyli kilkanaście kręgów i zrzucili chorągiew gwiaździstą, przyczepioną do kamienia z grobu Benneta. Głębokie, niewypowiedziane wzruszenie ogarnęło całą załogę...

...Trzeba było wracać! Barometr spadał i zachodziła obawa, że lada chwila zerwie się burza. Lot powrotny odbył się w całkowitym spokoju. Balchen pilotował bez najmniejszego wzruszenia: znał już przecież drogę. Lecieli z szybkością o 20 km na godzinę większą niż poprzednio. Ponad lodowcem Aksel-hu Borg osiągnęli 4300 m. wysokości. Był to ostatni etap tej bohaterskiej wędrówki powietrznej. Zaledwie załoga wylądowała w Małej Ameryce — rozpętała się groźna burza, idąca za nią z południa, od samego bieguna.

Po trzech dniach, gdy burza ucichła, Byrd poleciał z nową ekspedycją i powrócił 3 grudnia, zdążywszy zrobić zdjęcia fotograficzne nieznanych łańcuchów górskich, napotkanych w locie poprzednim, a ciągnących się na przestrzeni 240 km.

Wyprawa Byrda stanowi dowód żelazny, niezbity, że we wszystkich ekspedycjach naukowych, we wszystkich ludzkich zamierzeniach lotnictwo odegrało i odegra dziejową rolę!

H. G.



Italja. Ultrawspółczesny widoczek z życia ludzi nieba. Na zdjęciu widzimy ćwiczenia w skoku ze spadochronem.

Wydawnictwa, które każdy obywatel znać powinien

Do nabycia w składnicy Zarządu Głównego L.O.P.P. Długa 50, tel. 602-04.

		Cena
1.	Maska Przeciwgazowa używana w Polsce — kpt. Andrzejewski	0,40
2.	Pieniędzy dla twórczości lotniczej — inż. Z. Arnd	0,40
3.	Propaganda (Jej metody i znaczenia) Wł. Baliński	6.00
4.	Pierwsza pomoc przy zatruciu gazami i dymami bojowemi — kpt. Dr. Dekański	4,50
5.	Fotografja i aerofotografja — kpt. A. Gosiewski	16,—
6.	Krótki zarys chemji, gazów i dymów bojowych — kpt. T. Kalusiński	2,—
7.	Uszkodzenie oczu przez gazy bojowe — płk. Karnicki	1,80
8.	Chemiczne środki bojowe — kpt. Korolec	4,—
9.	Katalog przezroczy z dziedziny lotnictwa (opisowo-odczytowy)	1,50
10.	„ „ „ „ gazoznawstwa „ „	1,50
11.	Iperyt. — prof. Wł. Lindeman	15,—
12.	Walka chemiczna w przyrodzie — prof. Wł. Lindeman	1,—
13.	Toksykologiczna klasyfikacja chemicznych środków bojowych — prof. W. Lindeman	1,80
14.	Toksykologja chemicznych środków bojowych — prof. Wł. Lindeman	13,—
15.	Technika walki chemicznej — mjr. Br. Sypniewski	12,—
16.	O lataniu dla przyjemności, czyli o sporcie lotniczym (Pogadanka dla młod.)—Wł. Umiński	0,35
17.	Samolot na usługach człowieka — Wł. Umiński	0,35
18.	Rozrywki z dziedziny lotnictwa — Wł. Umiński	0,35
19.	Wskazówki dla instruktorów modelarstwa lotniczego — W. Woyna	0,20
20.	Wojna chemiczna na lądzie i morzu, (w opr. skór.) — Vedder i Walton	15,50
21.	Co to są gazy bojowe? — por. M. Ziembiński	0,40

Uwaga:

Zarząd Główny L. O. P. P. zastrzega sobie prawo zmiany powyższych cen.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

POLSKIE LINJE LOTNICZE
„L O T"
Rozkład lotów

Ważny do 15.III 1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL.

Godzina				KIERUNEK			Godzina			
od 1.IX do 15.X.1930		od 16.X.30 do 15.III.1931					od 16.X.30 do 15.III.1931		od 1.IX do 15.X.1930	
	12.50		12.50	o.	Warszawa	p.	11.10		11.10	
	15.00		15.00	p.	Poznań	o.	9.00		9.00	
	13.15		13.15	o.	Warszawa	p.	11.00		11.00	
	15.18		15.15	p.	Bydgoszcz	o.	9.00		9.00	
	8.30		8.30	o.	Warszawa	p.	14.45		14.45	
	10 30		10.30	p.	Katowice	o.	12.45		12.45	
	6.30		12 00	o.	Warszawa	p.	12.00		16.30	
	9.00		14.30	p.	Lwów	o.	9.30		14.00	
	12.30		12.30	o.	Warszawa	p.	11.30		11.30	
	15.00		15.00	p.	Gdańsk	o.	9.00		9.00	
10.50	12.30	10.50	12.30	p.	Katowice	p.	10.45	12.20	10.45	12.20
11.35	13.15	11.35	13.15	o.	Kraków	o.	10.00	11.35	10.00	11.35
*	**	*	**				**	*	**	*
11.15	11.15	11.15	11 15	o.	Katowice	p.	12.00	12.00	12.00	12.00
—	12.52	—	12.55	p.	Brno	o.	10.20	—	10.20	—
—	13.15	—	13.15	o.	Brno	p.	10.00	—	10.00	—
13.45	14.15	13.45	14.15	p.	Wiedeń	o.	9.00	9.30	9.00	9.30
*		*						**		**
9.40		8.00		o.	Lwów	p.		14.30		13.30
14.00		12.30		p.	Galati	o.		10.00		9.10
14.20		13.00		o.	Galati	p.		9.30		8.50
15.40		14.30		p.	Bucuresti	o.		8.00		7.30

Objaśnienie znaków:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki

** „ „ „ we wtorki, czwartki, soboty

o. odlot

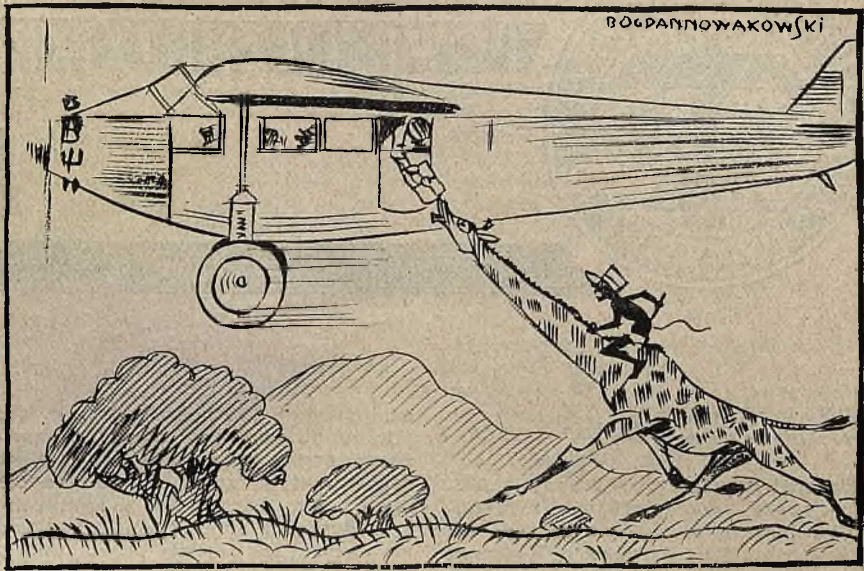
p. przylot

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Warszawa, Moniuszki 11.

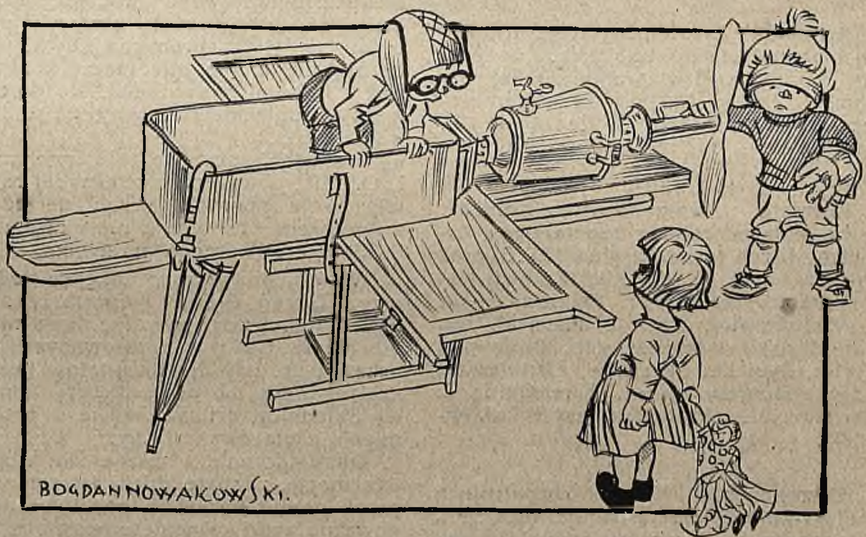
HUMOR.



Niema jak być w lotnikach!



Zastosowanie żyrafy do odbioru poczty lotniczej.



— Czy mogę jechać do Afryki?
— Przepraszam, ale my startujemy do lotu przez ocean.

Redaktor: *Jerzy Witkowski.* **Wydawca:** *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa". Moniuszki 11.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

Nr. 39.

ZARZĄD GŁÓWNY

Referat prasowy. P. Jerzy Lewestam opuścił z dn. 1 lutego b. r. stanowisko referenta prasowego Zarządu Gł. L.O.P.P., objął je natomiast p. Zygmunt Jastrzębski, referent prasowy Komitetu Stołecznego Ligi.

Komisja. Do Komisji przygotowującej materjał dla nowego zjazdu w sprawie reorganizacji zbierania składek delegował Zarząd Gł. jako przewodniczącego p. v-prezesa inż. S. Rudzkiego i p. sekretarza — Dyr. W. Balińskiego.

Komisje. Utworzona zotała Komisja, opracowująca projekty regulaminów organizacyjnych Inspektoratów O.P.G. oraz Lotnictwa i O. P. L. Skład Komisji jest następujący: sędzia Fr. Falkiewicz, dr. Z. Martynowicz, kpt. J. Misiński, inż. S. Rudziński — prezesi, gen. Pasławski, Wiktor, Rybicki, Skrzyński, Zienkiewicz.

Przewodniczy v-prez. Zarz. Gł. dr. Z. Martynowicz, sekretarzem jest kpt. J. Misiński.

Odznaczenia. Komisja rozpatrująca projekt zmiany przepisów statutu LOPP. o odznaczeniach zmuszona była przerwać swe prace wskutek nieotrzymania od znacznej liczby Komitetów odpowiedzi na postawione im pytania.

W skład Komisji wchodzą z Rady Głównej prezes Jan Zagleniczny, v-prezes dr. K. Vacqueret i sekretarz prof. K. Taylor; z Zarządu Gł.: prezes inż. J. Eberhardt, v-prezesi dr. Z. Martynowicz, inż. S. Rudziński i prof. C. Witoszyński, skarbnik prof. M. Huber, sekretarz inż. Z. Arnd.

Nadto biorą udział w pracy Komisji— nacz. Zarz. Gł. Fr. Falkiewicz i dyr. W. Baliński. Przewodniczy prezes Z. Gł. inż. Eberhardt, referuje projekty dyr. W. Baliński.

W sprawie objazdu placówek LOPP. przez akwizytora Składnicy LOPP. Wobec obaw, podniesionych przez jeden z Komitetów, co do akcji akwizytatorskiej p. Kapki, zapowiedzianej w liście Zarządu Gł. do Komitetów Nr. 663 z dn. 23 stycznia r. b., pospiesza Zarząd Główny z obszernem wyjaśnieniem, które powinno zapobiedz wszelkim wątpliwościom co do celu i zakresu pracy p. Kapki.

Zaopatrzenie placówek Ligi w sprzęt i wszelkie materjały posiadane przez Centralną Składnicę Ligi w Warszawie, odbywać się będzie w sposób dotychczas przyjęty bez pośrednictwa p. Kapki.

Zaopatrzenie zaś obcych organizacji państwowych (wojskowych i cywilnych) oraz samorządowych, instytucji społecznych i przedsiębiorstw prywatnych (w szczególności przemysłowych) odbywało się dotychczas głównie przez firmy prywatne, handlujące sprzętem o. p. g.

Liga, której placówki obarczone wielkiemi programowemi pracami, prowadziły tylko dorywczo tę sprzedaż, przyczem na wielu terenach jedynie przy okazji, nie mogła siłą rzeczy konkurować z firmami prywatnemi, stosującemi metody kupieckie i czerpiącemi stąd poważne zyski.

Przedsiębiorstwa te, nie związane z L. O. P. P., będą oczywiście nadal rozwijały swoje operacje, licząc się jedynie z interesem własnym, a nie z dążeniami L.O.P.P. oraz naszego przemysłu.

Wobec powyższego akcja, podjęta przez Zarząd Główny i oparta na zasadach handlowych, wywołać może niezadowolenie tylko zaiteresowanych firm prywatnych, gdy dla Komitetów jest raczej dogodna, bo przedstawiciel handlowy Składnicy, działać będzie w porozumieniu z placówkami Ligi.

Doświadczenie i ważne dla obrony informacje, zdobyte dzięki tej sprzedaży przez przedsiębiorstwa handlowe, oraz poważne zyski osiągnięte przez nie, których placówki Ligi nie tylko nie uzyskały, lecz o których nawet przeważnie nie wiedzą, wskazują, że wzmożenie operacji Składnicy jest rzeczą b. ważną dla Ligi.

Szczególnie dotyczy to zaopatrzenia w specjalny sprzęt, chroniący przed zatruciem personel instytucji obcych (zwłaszcza przemysłowych) przy pełnieniu niektórych czynności zawodowych. To pozwala mniemać, że zapoczątkowana akcja Składnicy, przyjęta zostanie przez wszystkie placówki z uznaniem.

Wyrazić się to powinno w pomocy okazanej podróżującemu przedstawicielowi Składnicy, posiadającemu dużę praktykę w sprzedaży sprzętu o. p. g., zdobytą w handlu prywatnym, o którym była mowa.

Zjazd poświęcony modelarstwu. W dniu 13 lutego r. b. odbył się w Warszawie Zjazd poświęcony konkursom modelarskim. W zebraniu, które obradowało w lokalu Zarządu Głównego, wzięli udział zawodowi modelarze pp. Woyna, Błaszczyński i Piątek oraz delegaci placówek L.O.P.P.: z ramienia Zarządu Głównego — pp. dyr. W. Baliński i refer. prop. S. Tarwid, a z ramienia Komitetów — pp. Lenartowicz, Tiger, Zacharewicz, Humpola, Kościanowski, Piątek, Rościszewski, Korenchendler, Kamiński, Romer. Obradom przewodniczył dyr. W Baliński.

Porządek dzienny obejmował sprawy: 1. Zagajenie, 2. Zmiany regulaminu 3. Dyskusja, 4. Organizacja Konkursów Wojewódzkich, 5. Wnioski.

W wyniku konferencji opracowany został nowy projekt regulaminu konkursów modeli latających, który przedstawiony zostanie do zatwierdzenia właściwym instancjom L. O. P. P.

U podstawy szeregu zmian leży nowy podział zawodników na dwie grupy główne: zawodowców i amatorów. Grupa amatorów dzieli się na podgrupy: instruktorów i nieinstruktorów, którzy znów tworzą dwie dalsze podgrupy: seniorów i juniorów.

Regulamin zostanie podany do publicznej wiadomości najdalej w początku kwietnia r. b.

O świadectwa zdrowia dla statków lecących do Grecji. Zarz. Gł. podaje do wiadomości okólnik M.S.Wewn. oraz rozporządzenie M. K., Wydz. Lotn. Cyw.

Okólnik Nr. L/516/31/P

W sprawie świadectw zdrowia dla statków powietrznych udających się do Grecji.

Załączony odpis okólnika Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Nr. Z. H. 12/31 z dn. 3.II.31 r. przesyła się do wiadomości, z jednoczesnem poleceniem niewypuszczania z portów lotniczych paszportowo-celnych statków powietrznych polskich, udających się lotem do Grecji, dotąd dopóki nie będą posiadały odnośnych świadectw zdrowia, wystawionych zgodnie z postanowieniami wyżej wymienionego okólnika Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

P. o. Naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego

(—) *Inż. Filipowicz*
Podpułkownik-obserwator

Okólnik Nr. 16

W sprawie świadectw zdrowia dla statków powietrznych udających się do Grecji.

Rząd grecki podał do wiadomości Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zarządzenie swe, w myśl którego udające się do Grecji statki powietrzne powinny być zaopatrzone w świadectwa zdrowia, wystawione przez władze służby zdrowia, właściwe dla miejsca odlotu.

Z związku z tem Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (Departament Służby Zdrowia) przesyła w załączeniu formu-

larze rzeczonych świadectw z prośbą o zarządzenie przekazania ich lekarzom powiatowym w powiatach, posiadających porty lotnicze, do użytku w przypadkach wystawiania świadectw dla statków, odlatujących do Grecji.

Koszty podróży lekarza na lotnisko i zpowrotem oraz opłaty za oględziny lekarskie i wystawienie świadectwa ponosi właściciel (art. 16 ust. 3 międzynarodowej Konwencji Sanitarnej paryskiej z 17 stycznia 1912 r.) statku, na rzecz lekarza. Taksę oględzin zatwierdza Minister Spraw Wewnętrznych. Narazie ustanawia się ją w wysokości 10 zł.

Dyrektor Departamentu Służby Zdrowia
Dr. Piestrzyński.

Wzór załączników podany jest na str. 32.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KOM. WOJ. POZNAŃSKI.

Sprawozdanie z działalności za rok 1930. W roku sprawozdawczym 1930 na terenie Komitetu Wojewódzkiego Poznańskiego rozwinięto energiczną akcję w trzech kierunkach:

1) Intensywnej propagandy w myśl zaleceń Zarządu Głównego L. O. P. P. zwrócenia uwagi na Kom Pow. i Koła w szczególności.

2) Usprawnienia funkcjonowania Zarządów i wydziałów.

3) Wyszkolenia.

Środki jakiemi dysponuje Kom. Woj. Pozn. są bardzo niewielkie, jednakże dzięki odpowiednio zorganizowanej pracy i ideowości pracowników swych, wyniki są warte zastanowienia.

W 1930 r. odwiedzono 251 placówek i miejscowości.

Wyświetlano filmy L. O. P. P. w 91 miejscowościach.

Urządzono 2 wystawy L.O.P.P.

Przeprowadzono w 17 miastach pokazy z udziałem lotnictwa i obrony p. gazowej.

Wygłoszono 146 odczytów propagandowych.

Przy odwiedzaniu wszystkich miejscowości przyjęto jako zasadę załatwienie wszystkich spraw ligowych, jak to propagandowych, organizacyjnych O.P.L. i O. P. G.

W całym szeregu Komitetów osiągnięto wreszcie utworzenie w łonach danych zarządów statutowo przewidzianych wydziałów: lotniczego i gazowego.

W dziedzinie wyszkolenia w r. 1930 są nastepujące rezultaty:

Kursów III kat. 8.

Kursów ogólno-informacyjnych 64.

Przeciętna frekwencja na kursach waha się w granicach od 25 — 50 osób.

Zaopatrzenie w sprzęt odbywa się metodycznie, w myśl opracowanego planu jeszcze w 1929 r.

Skutkiem tej pracy jest następujący wzrost liczby członków i tak:

Rok	1927	około	22 tysięcy
„	1928	„	33 „
„	1929	„	45 „
„	1930	„	58 „

W liczbach tych są podani członkowie rzeczywiści i popierający, przyczem rzeczywistych w r. 1930 było 28.000, popierających około 30 tysięcy. Zaznaczyć tu należy ponadto, że na terenie województwa około 40 tysięcy dzieci szkolnych popiera Ligę swemi groszowemi składkami, niższemi od statutowego wymiaru, wobec czego w sumie członków podane są tylko te z dzieci, które opłacają statutowe składki.

W r. 1930 na 39 Komitetów Powiatowych, zaledwie trzy są takie, które wpłaciły w roku sprawozdawczym ogółem kwoty niższe od 2.000 złotych.

Należy dodać, że walnie do wzmożenia akcji przyczynił się zakup samochodu, którym w r. 1930 przejechano w sprawach L. O. P. P. około 30.000 kilometrów.

Ludzi pracujących w dziale organizacji i propagandy jest trzech, a to: Kierownik biura, Inspektor O.P.G. jako stali pracownicy, trzeci jest wzywany w miarę nieodzownej potrzeby, i to z środowiska oficerów lub akademików.

Obsada instruktorów O. P. G. I kl. Na terenie Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Poznań ustalono czasowo na r. 1931 następującą obsadę instruktorów powiatowych O.P.G. I kl.:

Bydgoszcz pow. i miasto oraz Czarnków pow. i miasto p. Pałaszewski Wład.

Chodzież pow. i miasto Kowalski Marceli.

Gniezno pow. i miasto oraz Gostyń pow. i miasto Stachowski Marjan.

Grodzisk pow. miasto Ptak Ignacy II.

Inowrocław pow. miasto oraz Jarocin pow. miasto — Puchała Leon.

Kępno pow. i miasto — Fengler Andrzej.

Kościan pow. i miasto oraz Kozmin pow. miasto — Bogdanowicz Adolf.

Krotoszyn pow. i miasto, Leszno pow. miasto, Międzychód. pow. miasto, Mogilno pow. miasto — Kozłowski Józef.

Nowy Tomyśl pow. i miasto—Jajczyk Franc II.

Oborniki pow. i miasto—Nowak Stanisław II.

Odolanów pow. i miasto, Ostrów pow. miasto oraz Ostrzeszów pow. i miasto—Kryjom Stanisław.

Pleszew pow. i miasto — Bieganowski Zdzisław.

Poznań pow. miasto oraz Smigiel pow. i miasto — Zawadzki Tadeusz.

Srem pow. i miasto — Kiełczewski Kazimierz i Skrzypczyński M.

Środa pow. i miasto — Więckowski Tadeusz.

Strzelno pow. i miasto oraz Szamotuły — Zawadzki Edward.

Szubin pow. i miasto, Wągrówiec oraz Wolsztyn — Wujec Feliks.

Września pow. miasto oraz Wyrzysk— Kubiak Franc.

Żnin pow. i miasto — Paluszkiewicz Stan.

Przestali pełnić obowiązki istruktorów powiatowych pp.:

Szymczak Fr. nauczyciel z Jarocina.

Szymański Ludwik nauczyciel z Leszna.

Wójtowicz Mieczysław nauczyciel z Ostrowa.

Cepurski Kazimierz nauczyciel z Rawicza.

Kozak Michał nauczyciel z Wągrówca.

Szymański Kazimierz nauczyciel z Mogilna.

Zarząd Komitetu Wojewódz. L.O.P.P. Poznań przypomina Zarządom Kom. Pow. Województwa Poznańskiego, że w roku bieżącym na wiosnę odbędzie się w Poznaniu kurs instruktorów I. kl. O. P. L. i O P. G., kandydatów na instruktorów powiatowych i miast wydzielonych. Szczególniej byłoby pożądanem zgłoszenie kandydatów z tych powiatów, które dotychczas jeszcze wyszkolonych osób nie posiadają. Warunki, jakim winien odpowiadać kandydat w odnośnem piśmie zostały podane. Dotychczas jeszcze niewszystkie Komitety Powiatowe na pismo Zarządu Kom. Woj. odpowiedziały.

KOMITET WOJ. w TORUNIU.

Uroczyste zakończenie Kursu Modelarstwa Lotniczego i Kursu Informacyjnego O. P. G. urządzonych staraniem Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Toruniu. W dniu 12 2 br. o godz. 19-ej w sali posiedzeń Rady Miejskiej w Ratuszu w obecności przedstawicieli władz Adm. Ogólnej, Wojskowości i Szkolnictwa oraz Dyrekcji Urzędu Pocztowo-Telegraficznego odbyło się uroczyste zakończenie kursu Modelarstwa Lotniczego oraz Kursu Informacyjnego Obrony Przeciwgazowej.

Obecnych powitał Prezes Zarządu Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. p. Gen. Pasławski, następnie wygłosili przemówienia okolicznościowe p. Sędzia Dr. Pikor — Sekretarz Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., p. Wicewojewoda Dr. Seydlitz, p. Kurator Okręgu Szkolnego Świderski, p. Prezes Dyrekcji Poczty i Telegrafu Maciejewski.

Między innemi zaszczycili swą obecnością zakończenie kursów p. mjr. Sulik, Starosta Grodzki p. Staniszewski Dyrektor Urz. Tel. Sokołowski, Dyr. Urz. Poczt. Niezieliński, p. Naczelnik Grzanka, ppłk. Wolszlegier, p. Wizytator Szkolny Czystowski.

W imieniu kursantów przemawiał p. profesor Eckstein.

Kurs Modelarstwa Lotniczego został zorganizowany przez Komitet Wojewódzki L. O. P. P. przy wydatnej pomocy Kuratorjum Szkolnego z p. zastępcą Kuratora Świderskim oraz pp. Radcą Błażewskim i Wizytatorem Czystowskim na czele.

W kursie wzięli udział nauczyciele szkół powszechnych, średnich i zawodowych ze wszystkich powiatów województwa w liczbie 34 (w tem 2 nauczycielki) oraz 3 urzędników kolejowych z Torunia, Bydgoszczy i Tczewa, ogółem 37 słuchaczy.

Jako fachowy wykładowca został zaproszony Instruktor Modelarstwa Lotniczego p. Alfred Pokiziak z politechniki lwowskiej. pozatem zostały wygłoszone wykłady z organizacji L. O. P. P. i propagandy oraz z dziedziny Obrony Przeciwgazowej i Przeciwlotniczej przez wykładowców Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Kurs trwał od dnia 3.2 do 12.2 b. r. włącznie.

Organizując powyższy kurs Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Toruniu miał na celu odpowiednie wyszkolenie personelu nauczycielskiego, któryby następnie w swych zakładach naukowych prowadził Kółka Szkolne Modelarstwa Lotniczego, szerząc tym sposobem wśród młodzieży szkolnej zamiłowanie i zainteresowanie dla lotnictwa, zgodnie z jednym z kardynalnych zadań L. O. P. P., które ma na celu popieranie i rozwój naszego lotnictwa.

Kursanci byli zakwaterowani i wyżywieni na koszt Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w 4 Pułku Lotniczym. D-ca ppłk. Henner oraz Korpus Oficerski okazali pp. kursantom szeroką gościnność i wszelką pomoc.

Kurs informacyjny Obrony Przeciwgazowej dla personelu Urzędu Telegraficznego w Toruniu został zorganizowany w imieniu Komitetu Miejskiego L. O. P. P. w Toruniu przez wojewódzkiego Instruktora O. P. G. p. Abramowicza i trwał od dnia 26.I do dnia 10.II br. włącznie.

W kursie brało udział 94 słuchaczek i słuchaczy w dwóch grupach.

Wykłady prowadzone były przez: ppłk. Barana, por. Olesiewicza, kierownika biura Komitetu Wojewódzkiego p. Abramowicza, który swem doświadczeniem i rutyną wielce się przyczynił do sprawnego przeprowadzenia kursu.

KOMITETY POWIATOWE

Sprawozdanie kasowe Powiatowego Komitetu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Bielsku Podl. za 1930 rok.

Dochody Komitetu:

Saldo na 1830 r.	888	zł.	67	gr.
Odsetki	51	„	15	„
Wpisowe	64	„	50	„
Składki członkowskie	4503	„	20	„
Ofiary	892	„	59	„
Imprezy	1979	„	66	„
„Tydzień Lotniczo-Gazowy"	4407	„	53	„
Subsydja	1478	„	10	„
Mareczki na budowę lotnisk	863	„	25	„
Razem	15128	zł.	65	gr

Wydatki:

Pensje instruktora i siły pomocniczej	2319	zł.	18	gr.
Lokal pod biuro	449	„	15	„
Materjały piśmienne	97	„	35	„
Porto	137	„	30	„
Przejazdy	639	„	14	„
$^0/_0{}^0/_0$ od zainkasowanych składek członkowsk.	97	„	50	„
Prenumerata pism i oprawa roczników	31	„	—	„
Reperacja maszyny	21	„	—	„
Propaganda	40	„	—	„
Urządzenie kursów przeciwgazowych i modelarstwa lotniczego	765	„	05	„
Omyłkowo zaprzychodowane	31	„	—	„
Orkiestrze Gimnazjum	35	„	—	„
Nabyte ruchomości: narzędzia modelarskie, szyld, szafa do akt, modele samolotów i stemple	538	„	92	„
Wysłano do Komitetu Wojewódzkiego w Białymstoku	9800	„	—	„
Wpłacono bezpośrednio do Komitetu Wojew.	9	„	44	„
Pozostałość na dz. 1/I 1931.	117	„	62	„
Razem	15128	zł.	65	gr

Prezes Zarządu (—) *W. Zembrzuski*
Skarbnik (—) *Radkiewicz*
Sekretarz (—) *Nowocień.*

Imprezy O.P.G. w pow. Biłgorajskim. Sprawą obrony przeciwgazowej coraz więcej zaczynają interesować się tak miasta jak i głucha prowincja. Oto obrazek z działalności Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Biłgoraju w Lubelskiem, na czele którego stoi starosta pan Szałowski. Dużym nakładem pracy przy nadzwyczajnie ograniczonych wydatkach pieniężnych Komitet Powiatowy L.O.P.P. urządza akademję z odczytem komendanta P. W. Akatoffa o obronie przeciwgazowej i lotniczej ilustrowany przezroczami. Urządzenie pochodu propagandowego, w skład którego wchodziły oddziały P. W. straży ogniowej i szkół powszechnych w maskach gazowych, przy dźwiękach orkiestry, wskazuje, że szerzenie propagandy idei L.O P.P. nie jest dla tego Komitetu zjawiskiem obcem. Największą z imprez O.P.G. urządzonych przez Komitet Powiatowy w Biłgoraju w roku 1930, był napad gazowy i obrona przeciwgazowa, — przy użyciu świec dymnych i petard. W pokazie omawianym wyżej najczynniejszy udział brała straż ogniowa, która urządziła ratownictwo zagazowanych w domach zagrożonych pożarem, pozatem oddział policjantów w maskach dzielnie przeprowadzał unieszkodliwienie plam iperytowych.

KOŁA L. O. P. P.

Protokół Og. Zgromadzenia Koła L. O. P. P. w Swiętochłowicach, odbytego w dniu 15 stycznia 1931 r.

O godz. 19^{30} zagaił posiedzenie prezes koła p. Sładek hasłem „Cześć Ojczyźnie"!

Sekretarz Koła odczytał protokół z ostatniego posiedzenia i z walnego zebrania, które zebrani przyjęli do wiadomości.

Na przewodniczącego zebrania wybrano p. Bytomskiego.

Sprawozdanie złożyli: prezes p. Sładek, p. Bela i p. Dyrbuś.

Ogólny dochód Koła wynosił w roku sprawozdawczym 587,00 zł.

W porównaniu z ubiegłym rokiem wynosił dochód w roku sprawozdawczym o 724,41 zł. więcej.

Rozchody wynosiły 5.759,29 zł.

Zaległych składek na nowy rok było 420,50 zł. u 160 członków co stanowi 13% od uiszczonych składek.

Faktyczny stan członków 579.

Imieniem Komisji rewizyjnej zdał sprawozdanie p. asesor Rolnik i stwierdził że komisja zbadała księgi kasowe i dowody 2-krotnie, znalazła wszelkie dowody i księgi w porządku zgodne ze stanem przedstawionego przez skarbnika i wnosi o udzielenie absolutorjum, co uczyniono jednogłośnie.

W wyniku wyborów ukonstytuował się nowy Zarząd:

Prezes — p. Sładek,
Wiceprezes — Naczelnik gminy p. Polak,
Sekretarz — Urz. Wydz. Pow. p. Bela,
Zast. Sekr. — Funkcj. gm. p. Sładek jun.
Skarbnik — Nacz. Urz. Poczt. p. Dyrbuś.
Ławnicy — Nadradca p. Buzek, — dyr. Donnerstag, — kier. szk. p. Kopacz, — szef biura p. Malcher, — st. przod. pol. p. Nowaczek, — kupiec p. Drost.
Komisja rewizyjna — asesor p. Rolnik, — eksp. poczt. p. Piechaczek, — nauczyciel p. Ptaszek, — restaurator p. Michalik, — inżynier p. Czerner, — i szef biura p. Frania.

Wybór opiekunów Kół szkolnych odpadł z powodu tego, że Koła szkolne będą zorganizowane — jak p. Bytomski wyjaśnił przez kierowników szkół.

W wolnych słowach wniósł p. Donnerstag o uchwalenie listonoszom odszkodowania za ściąganie składek. Na temat ten rozwinęła się obszerna dyskusja, której zakończeniem było proponowanie w miejsce odszkodowania pieniężnego, urządzić dla wszystkich, którzy zajmowali się ściąganiem składek ofiar wspólny wieczorek. Pan prezes wyjaśnia, że podobną propozycję podano ubiegłego roku, którą nie uwzględniono, gdyż mogłaby tylko szkodzić interesom Koła L. O. P. P. Pan Piechaczek przyłącza się do wywodów p. prezesa i oświadcza w imieniu listonoszów, że ewtl. uchwalonej kwoty nie przyjmują. Wobec powyższego p. Donnerstag swoją propozycję cofa. Pan Bytomski oznajmił, iż na przyszłem zebraniu wygłosi odczyt i prosi o liczny udział. Dla propagandy postanowił zarząd porozumieć się z właścicielem tut. kina celem wyświetlania filmów propagandowych L.O.P.P. Termin wyświetlania zostanie podany członkom do wiadomości.

Po wyczerpaniu porządku zakończył p. Sładek zebranie hasłem „Cześć lotnictwu"!

Copie

.... le 193

Service sanitaire du district

Patente de santé

Je certifie, que le lieu de départ du aeronef ....
pour .... ainsi que ses environs ne sont pas contaminés par la peste, le choléra, ou envahis par une épidemie quel-conque, notamment de typhus, de variole, dysenterie etc., que l'equipage et les passagers ne sont pas atteints d'une maladie coutagieuse, quil's ne proviennent pas des lieux contaminés, et que les bagages et marchandises se trouvant a bord ne sont pas contaminés.

Le Medicin du district:

Odpis

.... dnia 193

Służba zdrowia na powiat

Świadectwo zdrowia

Zaświadczam, że miejsce odlotu statku powietrznego ....
do ...., jakoteż jego okolice nie są zakażone dżumą lub cholerą, ani też nawiedzone epidemją, w szczególności epidemją duru plamistego, ospy, czerwonki i t. d., że załoga i podróżni nie są dotknięci chorobą zakaźną i nie przybywają z miejsc zakażonych tudzież że bagaże i towary, znajdujące się na statku, nie są zakażone.

Lekarz Powiatowy:

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
Warszawa, Krakowskie Przedmieście № 11
Adres telegraficzny: Aeroklub Warszawa
Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.
Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 5 (41).

1.II — 1.III 1931.

Dyskwalifikacja Sportowa.

Zarząd Główny Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej na zebraniu odbytem w dniu 24.II.1931 r. powziął następującą uchwałę:

Aeroklub Akademicki w Krakowie zostaje za nielojalność sportową w myśl art. 186 Regulaminu Sportowego F. A. I. — zdyskwalifikowany sportowo. Dyskwalifikacja ta jest, zgodnie z art. 188 Reg. Sport. F. A. I., czasową (aż do odwołania) i ma charakter krajowy w myśl art. 202 Reg. Sp. F. A. I.

Wybór władz.

Rada Naczelna na zebraniu w dn. 24 lutego 1931 r. dokonała w myśl Art. 12 § 4 Statutu A. R. P. wyboru prezydjum w składzie:

Prezes: Gen. dyw. KONARZEWSKI Daniel
Wiceprezesi: Inż. EBERHARDT Juljan
Prof. WITTIG Edward
Sekretarz: Mjr. dypl. KWIECIŃSKI Bogdan

oraz w myśl Art 14 § 1, 2 i 3 wyboru Zarządu Głównego w składzie:

Prezes: Ks. RADZIWIŁŁ Janusz
Wiceprezesi: Ppłk. Inż. FILIPOWICZ Czesław
Płk. Inż. RAYSKI Ludomił
Br. de ROSENWERTH Stanisław
Sekretarz Generalnv: Mjr. dypl. KWIECIŃSKI Bogdan
Skarbnik: kpt. PIĄTKOWSKI Zygfryd
Członkowie: Dyr. MAKOWSKI Wacław
Prof. PRUSZKOWSKI Tadeusz
Dr. VACQUERET Karol

oraz Komisji balotującej w składzie:

Przewodniczący: hr. SOŁTAN Władysław
Członkowie: Prof. HUBER Maksymiljan
Dyr. RUMBOWICZ Witold
Prof. WITOSZYŃSKI Czesław
Prez. ZAKRZEWSKI Zygmunt.

Protokół.

Zwyczajnego Zgromadzenia Ogólnego A. R. P., które odbyło się dn. 14.II 31 r. o godz. 18-ej w lokalu Aeroklubu R. P. przy ul. Krakowskie Przedm. 11.

1. Zagajenie. Posiedzenie Zgromadzenia Ogólnego zagaja prezes Zarządu Głównego Janusz Ks. Radziwiłł w obecności 34 członków przypominając, że w myśl Art. 11 § 3 Statutu A. R. P. Zgromadzenie Ogólne jest prawomocne bez względu na ilość obecnych członków oraz, że zadość uczyniono postanowieniom Art. 11 § 2, o sposobie zwołania Zgromadzenia Ogólnego. Poczem proponuje przyjęcie następującego porządku dziennego:

1. Zagajenie
2. Wybór Prezydjum Zgromadzenia Ogólnego
3. Przyjęcie protokułu poprzedniego Zgromadzenia Ogólnego
4. Sprawozdanie Zarządu Głównego A. R. P.
5. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej
6. Wnioski Rady Naczelnej na Zgromadzenie Ogólne
7. Udzielenie absolutorjum ustępującym władzom A. R. P.
8. Wybór nowych władz A. R. P.
9. Wolne wnioski.

Obecni przyjmują przez aklamację proponowany porządek dzienny.

2. Wybór Prezydjum. Zgromadzenie Ogólne dokonuje przez aklamację wyboru Przewodniczącego w osobie p. viceministra Czapskiego Witolda, który wybór przyjmuje i zaprasza do stołu prezydjalnego jako wiceprzewodniczących pp. hr. Sołtana Władysława i prof. Pruszkowskiego Tadeusza.

Referentem jest z urzędu Sekretarz Generalny A. R. P.

3. Przyjęcie protokułu. Sekretarz Generalny odczytuje protokuł poprzedniego Zgromadzenia Ogólnego, który obecni przyjmują w dowód czego zostaje podpisany przez Przewodniczącego i Sekretarza.

4. Sprawozdanie z działalności Zarządu Gł. A. R. P. Sekretarz Generalny odczytuje następujące sprawozdanie z działalności A. R. P. za okres pierwszego 3 lecia:

„Władze Aeroklubu R. P. ukonstytuowały się ostatecznie na Zgromadzeniu Ogólnem, które odbyło się w dn. 15.XII 1927 r. Z datą tą zakończony został okres prac Komitetu Organizacyjnego i na podstawie zatwierdzonego statutu, wybrany Zarząd Główny A. R. P. i Rada Naczelna A. R. P. przystąpiła do właściwej pracy ciążącej na Aeroklubie jako instytucji reprezentującej lotnictwo polskie, głównie sportowo na zewnątrz.

Nawiązanie kontaktu z zagranicznemi sferami lotniczemi.

Ze względu na to, że istniejący poprzednio „Aeroklub Polski" był przyjęty do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.) w Paryżu, jako reprezentant Polski, powtórne przyjęcie Aeroklubu R. P., który objął agendy tego Klubu nie było potrzebne. Zaszła natomiast konieczność nawiązania zerwanego kontaktu z Zarządem F. A. I. i z Klubami innych państw należącymi do F. A. I.

Wystosowano więc odpowiednie listy do wszystkich tych instytucji z zawiadomieniem o powstaniu A. R. P. i z powitaniem.

Na zjeździe F. A. I. odbytym wiosną 1929 r. w Kopenhadze delegaci A. R. P. nawiązali z prezydjum F. A. I. i z przedstawicielami innych klubów bezpośredni kontakt.

Kontakt ten pogłębił się jeszcze przez drugi Zjazd Zwyczajny i trzeci Nadzwyczajny, które to zjazdy odbyły się w Paryżu.

Prócz tego z wybitniejszych przedstawicieli świata lotniczego gościł A. R. P. u siebie ministra Flandin'a prezesa Aeroklubu francuskiego p. inż. Hirschauera, wybitnego członka tegoż Aeroklubu, p. Hoeppnera wiceprezesa Aeroklubu niemieckiego, lotników francuskich Costes i le Brixa i wielu innych.

Urządzenie lokalu Klubowego.

Zarząd Gł. A. R. P. jako główne zadanie postanowił sobie stworzenie lokalu klubowego w centrum miasta, który stałby się lokalem reprezentacyjnym lotnictwa polskiego.

Mimo olbrzymich w tym kierunku czynionych wysiłków urzeczywistnienie tego planu stało się możliwe tylko dzięki dwom sprzyjającym okolicznościom, a mianowicie:

1) oddanie przez władze wojskowe odpowiednich na ten cel pomieszczeń. Zarząd Główny uważa za swój miły obowiązek na tem miejscu jeszcze raz podziękować Panu Generałowi Dyw. Danielowi Konarzewskiemu I. Wiceministrowi i Szefowi Administracji Armji, za tak wybitne popieranie spraw Aeroklubu, i stwierdzić, że tylko dzięki temu poparciu realizacja projektu urządzenia lokalu klubowego była możliwa.

1) wydajnem w poparciu przez szereg instytucji, firm i t. p. Aeroklub przez poważne datki pieniężne, dzięki którym mógł A. R. P. spełnić drugą część swoich zamierzeń, a mianowicie urządzenie lokalu i reprezentowanie oraz popieranie sportu lotniczego.

Lokal klubowy urządzony został według projektu prof. Mieczysława Kotarbińskiego w polskim stylu wyłącznie z polskich materjałów. Stanowi to więc i pod tym względem doskonały czynnik propagandowy.

Sport Lotniczy.

Drugie zadanie jakie spełnić musiał A. R. P. polegało na pchnięciu sportu lotniczego na właściwe tory.

To też A. R. P. rozwinął bardzo intensywną działalność, bądź przez zapewnienie należytej Kontroli Sportowej imprezom organizowanym przez inne instytucje czy kluby, bądź też przyjmując na siebie całkowitą organizację sportową zawodów lotniczych.

W roku 1928 A. R. P. przeprowadza na odcinku Polski kontrolę sportową w czasie trwania Lotu Małej Ententy i Polski organizowanym przez Aeroklub Republiki Czechosłowackiej, a jesienią tego samego roku kontrolę sportową II-go Krajowego Konkursu Awionetek urządzonego przez Zarząd Główny L. O. P. P.

W roku 1929 Aeroklub organizuje po raz pierwszy we własnym zakresie całkowitą imprezę sportową, a mianowicie: w czasie trwania Powszechnej Wystawy Krajowej organizuje z polecenia Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych. Do zawodów tych prócz balonów polskich stają balony 3 francuskie i 1 czeski.

W tym samym roku A. R. P. przeprowadza kontrolę sportową, na odcinku polskim, Lotu M. E. i P. zorganizowanym przez Król. Aeroklub Rumuński, oraz kontrolę sportową na lotniskach w Poznaniu i Warszawie Międzynarodowego Konkursu Awionetek organizowanego przez Aeroklub francuski z polecenia F. A. I.

W końcu 1929 r. jest do zanotowania jeszcze jeden radosny fakt w dziedzinie sportu lotniczego, Aeroklub R. P. przeprowadza kontrolę próby ustalenia międzynarodowego rekordu wysokości w II-ej kategorji samolotów turystycznych (awionetek).

Próba ta podjęta przez por. pil. Żwirko Franciszka z p. Kocianem jako pasażerem, kończy się pomyślnym wynikiem i po raz pierwszy Polska zapisana zostaje na listę rekordów międzynarodowych. Rekord ten w chwili obecnej jest już niestety pobity i należy do Niemiec.

Stały wzrost zainteresowania się sportem lotniczym powoduje dalsze wzmożenie działalności sportowej A. R. P.

W roku 1930 już 3 imprezy, w tym dwie międzynarodowe obejmują działalność A. R. P.

Na początku roku 1930 odbywa się w Warszawie pierwsza konferencja lotnicza o charakterze międzynarodowym zorganizowana przez A. R. P. a mianowicie konferencja mająca na celu uzgodnienie pewnych zasadniczych poglądów na sprawę lotów M. E. i P. Rezultatem konferencji było uchwalenie regulaminu Zasadniczego Lotu M. E. i P. W konferencji tej, uczestniczą przedstawiciele Aeroklubów: Rumunji, Jugosławji i Czechosłowacji.

W roku tym Polska po raz pierwszy bierze udział w „Międzynarodowym Konkursie Awionetek".

Wobec tego rola Aeroklubu, który w zeszłorocznym konkursie przeprowadzał na dwuch polskich lotniskach kontrolę, zasadniczo się zmienia.

Aeroklub zobowiązany jest do delegowania swego przedstawiciela do Miedzynarodowej Komisji Sportowej tego konkursu i staje sie przez to współorganizatorem całych zawodów.

Aeroklub R. P. wystawia z funduszów oddanych do jego dyspozycji przez Min. Kom. ekipę z 6 samolotów. Oprócz tego bierze udział 6 innych samolotów zgłoszonych przez wytwórnie. Udział nasz w Challenge'u odbył się wśród szeregu trudności spowodowanych okolicznościami natury wyższej, (mgła, choroba jednego z pilotów podczas raidu, zawód jaki sprawił nowy typ silnika zastosowany na czołowej awionetce reprezentacyjnej). Mimo to wyniki osiągnięte przez ekipę uważać należy za zupełnie pomyślne, a liczny udział polskich awionetek w tych zawodach wywarł na przedstawicielach innych państw bardzo duże wrażenie i żywo był komentowany.

W imię sprawiedliwości stwierdzić należy, że wyniki polskie stoją na równi z wynikami francuskiemi.

Dalej A. R. P. przeprowadził z polecenia Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk. całkowitą organizację tegorocznego Lotu M, E. i P. i w końcu przeprowadził A. R. P. całkowitą, kontrolę i organizację sportową tegorocznego 3-go Krajowego Konkursu Awionetek urządzonego przez Zarząd Gł. L. O. P. P.

Komisja Lotnictwa Sportowego.

W roku 1929 powołana została przez Aeroklub R. P. z polecenia Pana Ministra Komunikacji „Komisja Lotnictwa Sportowego" jako organ doradczy tegoż Ministra.

Komisja ta w skład której wchodzą przedstawiciele instytucji Państwowych i Społecznych zainteresowanych w rozwoju lotnictwa sportowego, ma głównie na celu pilnować, by wysiłki sportowo-lotnicze szły w pewnym określonym kierunku, oraz by sumy przeznaczone w różnych budżetach na lotnictwo sportowe były wydatkowane racjonalnie. Dalej K.L.S. ma na celu pilnowanie by gospodarka w klubach sportowych była celowa i racjonalna. K. L. S. posiada opracowany, a przez Pana Ministra Komunikacji zatwierdzony regulamin wewnętrzny.

Afiljacja Klubów.

By zapewnić sobie należyty wpływ na kluby lotnicze przeprowadzona została przy stworzeniu K. L. S. zasada, że z pomocy Komisji korzystać mogą tylko Kluby lotnicze afiljowane do A. R. P. Z klubami takiemi podpisane zostały specjalne umowy o prowizorycznej afiljacji, które muszą być co rok prolongowane. Afiljowane prowizorycznie w chwili obecnej do A. R. P. są wszystkie kluby lotnicze za wyjątkiem Łódzkiego Klubu Lotniczego.

Kluby afiljowane liczą w chwili obecnej około 1000 członków. Ilość pilotów w klubach, wraz z osobami wojskowymi, dochodzi do liczby 220. Kluby rozporządzają taborem liczącym około 40 samolotów szkolnych i turystycznych. Pod barwami klubów przebyto w r. b. około 175,000 w lotach turystycznych i zawodach.

Zakończenie.

Tak po krótce przedstawia się działalność A. R. P. za okres pierwszego trzechlecia.

Oprócz wyżej przytoczonych faktów, zaznaczyć jeszcze wypada, że A.R.P.brał udział w Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu w 1930 r., gdzie wystawił szereg tablic poglądowych i statystycznych dotyczących sportu lotniczego w Polsce. Dzięki staraniom K. L. S. umieszczono też na wystawie szereg awionetek i szybowiec.

Za udział w Wystawie A. R. P. uzyskał najwyższe odznaczenie przewidziane dla takiej grupy wystawców.

Aczkolwiek pozostaje jeszcze ogromnie dużo do zrobienia, to jednak stwierdzić należy, że przez swoją dotychczasową działalność A. R. P. posunął znacznie naprzód sprawy sportu lotniczego i że spełnił w tym okresie ciążące na nim obowiązki".

Przewodniczący otwiera dyskusję nad sprawozdaniem. Przewodniczący stwierdza, że do głosu nikt się nie zgłasza, wobec czego przechodzi do następnego punktu.

5. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej: P. płk. Abczyński Henryk członek Komisji Rewizyjnej A. R. P. odczytuje następujący protokuł Komisji Rewizyjnej:

„Komisja Rewizyjna w składzie płk. Abczyńskiego i Dyr. Rumbowicza przeprowadziła dn. 10—14 bm. rewizję ksiąg i dowodów.

Wobec zdekompletowania Komisji Rewizyjnej przez ustąpienie p. gen. Rybaka i nieobecność pp. Zaglenicznego i płk. Fydy oraz wobec zbyt krótkiego czasu pozostawionego na jej czynności, Komisja zmuszona była uciec się do pomocy fachowego personelu W. Z. Z. A. oraz P. Z. L. zaofiarowanej bezinteresownie.

W ten sposób Komisja Rewizyjna miała możność poddać kontroli księgowość A. R. P. od chwili założenia.

Badania te ujawniły kilka drobnych pomyłek na ogólną sumę zł. 6,60 (słownie: sześć złotych 60 gr.), które zostały decyzją Zarządu usunięte.

Buchalterja stosowana początkowo systemem włoskim została z początkiem roku 1929 zmieniona na system amerykański, daleko praktyczniejszy w danym wypadku.

Prowadzenie jej żadnych uwag nie nastręcza.

Rk. wydatków i wpływów na dzień 31.XII.1930 r. wykazuje przewyżkę wpływów nad wydatkami o kwotę 92.499 zł. 48 gr., w której jednak zaległe składki członków wynoszą zł. 46.482,29 zł.

Załączony bilans zestawiony na dzień 31.XII.30 r, okazał się zgodny ze stanem faktycznym księgowości.

Stan kasy w dniu 10.II.31 r. wynosił zł. 2.426,10 (słownie: dwa tysiące czterysta dwadzieścia sześć złotych 10 gr.) i odpowiadał stanowi książkowemu.

Wobec powyższego Komisja Rewizyjna wnosi o udzielenie Zarządowi Gł. A. R. P. absolutorjum.

W końcu Komisja Rewizyjna pozwala sobie zwrócić uwagę jak następuje:

Stan ilościowy członków A. R. P. w chwili kontroli wynosił 192, z której to liczby jednak zaledwie 41 członków opłaca regularnie składki.

Przyczyny takiej zaległości w zbieraniu funduszów A. R. P., Komisja dopatruje się w nieobsadzeniu stanowiska skarbnika, którego rolą jest właśnie rozwinięcie energicznej akcji w tym kierunku.

Dalej Komisja pozwala sobie zwrócić uwagę na mały stopień wykorzystania lokalu klubowego w stosunku do sum użytych na jego instalację". Podpisali: — *płk. Abczyński H.* (—) *dyr. Rumbowicz W.*

Przewodniczący otwiera dyskusję nad sprawozdaniem Komisji Rewizyjnej. Wobec nie zgłoszenia się do głosu przez nikogo, przewodniczący przechodzi do następnych punktów porządku dziennego.

6. Wnioski Rady Naczelnej. Sekretarz Generalny odczytuje następujące wnioski Rady Naczelnej:

Wniosek 1. Następujące osoby prawne zostają wybrane na członków wspierających A. R. P. (w myśl art. 6. § 3):

1. Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura Katowice.
2. Polskie Zakłady Skody Warszawa.
3. Podlaska Wytwórnia Samolotów Biała Podlaska.
4. Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz Lublin.
5. Państwowe Zakłady Lotnicze Warszawa.
6. Bank Polski Warszawa.
7. Państwowy Bank Rolny Warszawa.
8. Standard Nobel w Polsce.
9. Bank Dyskontowy w Warszawie.
10. Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa — „Huta Bismarka".

Równocześnie Zgromadzenie Ogólne A.R.P. wyraża podziękowanie Ministerstwu Komunikacji i Ministerstwu Spraw Wojskowych za poparcie okazane A. R. P.

Uzasadnienie: W. w. osoby prawne przez wkład swój umożliwiły urządzenie lokalu A. R. P. i przez to przyczyniły się do stworzenia reprezentacyjnej placówki lotnictwa polskiego, co się tyczy Min. Kom. i Min. Spr. Wojsk. to te dwie instytucje państwowe przyczyniły się nie mniej do rozwoju A. R. P. jednak względy formalne nie pozwalają na zapisanie ich na listę członków wspierających. Wniosek ten zostaje przez aklamację przyjęty.

Wniosek 2. Zgromadzenie ogólne zatwierdza uchwałę Zarządu Głównego A. R. P., mocą której afiljowane zostały prowizorycznie na rok 1930/31 następujące Kluby lotnicze:

1. Aeroklub Akademicki w Warszawie
2. „ „ w Krakowie
3. „ „ we Lwowie
4. „ „ w Poznaniu
5. „ „ w Wilnie
6. „ „ w Gdańsku
7. Śląski Klub Lotniczy
8. Lubelski Klub Lotniczy
9. Wiekopolski Klub Lotników
10. Stołeczny Klub Lotniczy
11. Klub Lotniczy P. W. S.

Uzasadnienie: Afiljacja klubów lotniczych, aczkolwiek nie jest ściśle określona statutem, wynika z jego uchwał, a mianowicie Art. 1 § 2 przewiduje, że A. R. P. „rozciąga swoją działalność na cały obszar R. P.", a czynić to może właśnie najlepiej za pośrednictwem klubów afiljowanych, dalej Art. 2. § 1 przyznaje A.R.P. prawo zawierania umów, w końcu Art. 3 mówi o „popieraniu rozwoju polskiego lotnictwa we wszelkich jego dziedzinach". Wniosek ten zostaje przez aklamację przyjęty.

Wniosek 3. Zgromadzenie Ogólne upoważnia Zarząd Główny A. R. P. do zawierania umów afiljacyjnych z klubami lotniczemi istniejącemi na obszarze R. P. i Wolnego Miasta Gdańska, na zasadach jakie uzna Zarząd Główny za wskazane w interesie rozwoju sportu lotniczego.

Zarząd Główny A. R. P. zdawać będzie każdorazowo na Zgromadzeniu Ogólnem sprawozdanie z zakresu Afiljacji Klubów.

Uzasadnienie: Wniosek ten ma na celu umożliwienie Zarządowi Głównemu kontynuowania rozpoczętych prac nad zespoleniem wszystkich klubów lotniczych istniejących na obszarze R. P.

Wniosek ten zostaje przez aklamację przyjęty.

Wniosek 4. Zgromadzenie Ogólne wzywa Zarząd do uruchomienia lokalu klubowego do dn. 15. III. 1931 r.

Wniosek ten zostaje przez aklamację przyjęty.

Sekretarz Generalny stwierdza, że pozatem nie wpłynął żaden wniosek zgłoszony zgodnie z postanowieniem statutu A. R. P., wobec czego ten punkt porządku dziennego został wyczerpany.

7. Udzielenie absolutorjum ustępującym władzom A.R.P. Przewodniczący po załatwieniu wniosków zgłoszonych przez R.N. na podstawie nie zgłoszenia zastrzeżeń po wysłuchaniu Sprawozdania z działalności Zarządu Gł., i Komisji Rewizyjnej, stawia wniosek o udzielenie absolutorjum ustępującym władzom A. R. P.

Wniosek ten zostaje przez aklamację przyjęty.

8. Wybór nowych Władz A. R. P. Sekratarz Generalny odczytuje postanowienia Statutu A. R. P. co do wyborów władz, na zgromadzeniu Ogólnym. Sekretarz Generalny wyjaśnia, że wobec upływu długiego czasu od ostatniego Zgromadzenia Ogólnego wybór do R. N. ma objąć wszystkich 30 członków. Wybór ten zgodnie z statutem musi odbywać się przez głosowanie tajne.

Przewodniczący proponuje do Komisji Skrótacyjnej pp. Dyr. Rumbowicza Witolda, Dr. Vacqueret'a Karola i Prof Witoszyńskiego Czesława, co zostaje przyjęte przez aklamację.

Pierwsze glosowanie dało wymagane statutem wyniki. Bezwzględną większością głosów zostali wybrani do R. N.

Minister KÜHN Alfons
Płk. inż. ABCZYŃSKI Henryk
Płk. de BEAURAIN Janusz
Vice-min. CZAPSKI Witold
Prezes inż. EBERHARDT Juljan
Płk. inż. FILIPOWICZ Czesław
Ppłk. GRABOWSKI Hilary
Kpt. Dr. HALEWSKI Tadeusz
Prof. HUBER Maksymiljan
Vice-min. Gen. dyw. KONARZEWSKI Daniel
Mjr. dypl. KWIECIŃSKI Bogdan
Dyr. MAKOWSKI Wacław
Dyr. inż. MARTYNOWICZ Zenon
Inż. PĘCZALSKI Mieczysław
Kpt. PIĄTKOWSKI Zygfryd
Prof. PRUSZKOWSKI Tadeusz
Książe RADZIWIŁŁ Janusz
Płk. dypl. RAYSKI Ludomił
Prezes de ROSENWERTH Stanisław
Inż. ROGALSKI Stanisław
Prezes RUDOWSKI Jan
Dyr. inż. RUMBOWICZ Witold
Prezydent m. st. Warszawy inż. SŁOMIŃSKI Zygmunt
Hr. SOŁTAN Władysław
Poseł TEBINKA Zygmunt
Dr. VACQUERET Karol
Prof. WITTIG Edward
Prof. WITOSZYŃSKI Czesław
Dyr. ZAKRZEWSKI Zygmunt
Mjr. ZIEMBIŃSKI Kazimierz.

W dalszym ciągu przystąpiono do wyboru Komisji Rewizyjnej. Przez aklamację wybrani zostali:

jako członkowie: Dyr. HEYNE Tadeusz
Dyr. IWANOWSKI Jerzy
Prezes ZAGLENICZNY Jan,

jako zastępcy: Sędzia FALKIEWICZ Franciszek
Prezes ROTWAND Andrzej

Do Sądu Honorowego wybrani zostali przez aklamację:
Hr. BNIŃSKI Adolf
Minister CAR Stanisław
Vice-min. CZAPSKI Witold
Prezes inż. EBERHARDT Juljan
Hr. PRZEZDZIECKI Raynold
Prof. PONIKOWSKI Antoni
Prof. PRUSZKOWSKI Tadeusz
inż. RYBICKI Stanisław
Hr. SOŁTAN Władysław
Prezes SUŁOWSKI Tadeusz

9. Wolne wnioski: — Przewodniczący stwierdza, że na sali znajduje się p. Płonczyński Stanisław, który jako pilot awionetki R.W.D.2 zajął w pośród uczestników polskich najlepsze miejsce w Międzynarodowym Konkursie Awionetek.

Przewodniczący dziękując p. Płonczyńskiemu za zaszczytną obronę barw polskich, wręcza mu wśród oklasków obecnych nagrodę honorową, ufundowaną przez p. Ministra Komunikacji w formie rzeźby w bronzie.

P. Dyr. Makowski zabiera głos oświadczając, że przemawia nie tylko w imieniu własnym, ale również jako prezes Rady Klubów Afiljowanych.

P. Dyr. Makowski oświadcza, że w chwili obecnej kluby afiljowane nie posiadają faktycznie żadnego wpływu na sprawy A. R. P. Wobec tego celem ściślejszego związania Klubów afiljowanych z A. R. P., należałoby przepracować statut A. R. P., celem nadania pewnych praw Klubom afiljowanym i dlatego wnosi następujący wniosek:

„Zgromadzenie Ogólne uchwalić raczy: Powołuje się Komisję Statutową, celem opracowania zmian w statucie A. R. P., tak by określony został ściśle stosunek A. R. P. do Klubów Afiljowanych.

Po przedłożeniu projektu zmian statutowych przez tę Komisję, Zarząd Główny A. R. P. zwoła w ciągu miesiąca Nadzwyczajne Zgromadzenie Ogólne".

Wniosek Zgromadzenie przyjmuje przez aklamację i w taki sam sposób zostaje wybrana Komisja w składzie:
Kpt. Dr. HALEWSKI Tadeusz
Inż. KRASICKI Witold
Dyr. MAKOWSKI Wacław
Red. OSIŃSKI Jerzy (z poza A. R. P.)
Kpt. PIĄTKOWSKI Zygfryd.

Przewodniczący stwierdza że nikt nie zgłasza się do głosu, wobec czego po wyczerpaniu całkowitego porządku dziennego, zamyka posiedzenie Zgromadzenia Ogólnego o godz. 20 min. 15.

BILANS ZAMKNIĘCIA

STAN CZYNNY — NA DZIEŃ 31.XII.1930 R. — **STAN BIERNY**

STAN CZYNNY			STAN BIERNY		
I. Kasa	125,79		I. Wierzyciele	31.323,57	
II. P. K. O.	454,56		II. Weksle własne	17.000,00	
III. Dłużnicy	46.482,29		III. Komisja Lotn. Sport.	15.953,31	64.276,88
IV. Ruchomości biurowe	6 103,55		IV. Sumy przechodnie		18.885,46
V. Lokal klubowy	97.549,16	150.715,35	Saldo z r/ku Strat i Zysków		92.499,48
VI. Sumy przechodnie		24.946,47			
		175.661,82			175.661,82

KOMISJA REWIZYJNA: (—) *płk. H. Abczyński* (—) *dyr. W. Rumbowicz* SKARBNIK ARP: *w/z* (—) *B. J. Kwieciński*

Rachunek Strat i Zysków

STRATY — Sporządzony dn. 31.XII 1930 r. — **ZYSKI**

STRATY		ZYSKI		
I. Koszty administracyjne — Wynagrodzenie personelu, opłaty wpisowego do F. A. I. druki, ogłaszanie biuletynów, wydatki kancelaryjne, światło, opał i t. p.	69.531,01	**I. Składki członkowskie** — Wpisowe i składki członków, oraz składki afiljacyjne do klubów lotniczych		69.334,—
II. Lokal klubowy — Koszty remontu lokalu oraz robót malarskich	42.460,17	**II. Dyplomy i licencje** — Opłaty pobierane za międzynarodowe dyplomy pilota i licencje sportowe		710,15
SALDO	92.499,48	**III. Subwencje, członkowie wspierający** — Otrzymane subwencje na urządzenie lokalu klubowego oraz wpisy członków wspierających		129.400,00
		IV. Zawody — 1. Różne zawody 1928 r.	1.369,71	
		2. Międzynarodowe Zawody Balonowe 1929 r.	3.301,07	4.670,78
		V. Procenty — % konta czekowego w P. K. O.		375,73
	204 490,66			204.490,66

KOMISJA REWIZYJNA: (—) *płk. H. Abczyński* (—) *dyr. W. Rumbowicz* SKARBNIK ARP: *w/z* (—) *B J. Kwieciński*

Szczegółowe sprawozdanie rachunkowe

z sum otrzymanych i wydatkowanych w czasie od 15 grudnia 1927 r. (założenie A. R. P.) do dnia 31 grudnia 1930 r.

		Wydatki	Wpływy
I. Składki członkowskie			
1. Wpływ ze składek wpłaconych przez członków oraz kluby lotnicze	24 084.—		
2. Zaległe składki od członków i klubów lotn. do 1930 r. włącznie	45.300.—		69.384.—
3. Zwrot wpisowego		50.—	
II. Dyplomy i licencje			
1. Wpływ z opłat za wydane przez A. R. P. międzynarodowe dyplomy pilota oraz licencje sportowe			3.586,40
2. Wydano na druk dyplomów i licencji oraz różnych blankietów w związku z wydawaniem dyplomów		2.876,25	
III. Subsydja, członkowie wspierający			
Otrzymane subwencje na urządzenie lokalu klubowego, wpisy członków wspierających oraz inne subwencje			131.400.—
IV. Koszty administracyjne			
1. Opłaty wpisowego do F. A. I.	2.527,15		
2. Druk biuletynów A. R. P. w Locie Polskim, honorarja redaktorskie oraz prenumerata dla członków	16 816,73		
3. Wynagrodzenia pracowników, wydatki kancelaryjne, druki, instalacje i opłaty telefonów, wyjazdy służbowe, opał, światło i t. p.	50.187,13	69.531,01	
V. Zawody (różne zawody 1928 r.).			
A. 1) Otrzymano na wydatki różnych zawodów 1928 r.			7.428,46
2) Wydano na różne zawody 1928 r.		6.058,75	
B. Międzynarodowe Zawody Balonowe 1929 r.			
1) Wpływy			27.426,14
2) Wydatki		24.125,07	
C. Międzynarodowy Raid Awionetek			
1) Wpływy			186.396,83
2) Wydatki		210.743,30	
D. Lot Małej Ententy i Polski			
1) Wpływy			69.042,32
2) Wydatki		56.902,62	
E. Lot Południowo Zach. Polski			
1) Wpływy			3.500.—
2) Wydatki		2.800.—	
F. 3 Krajowy Konkurs Awionetek			
1) Wpływy			10.415.68
2) Wydatki		9.554,56	
VI. Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu			
1) Wpływy			10.150.—
2) Wydatki		6.965.36	
VII. Procenty			
% % od konta czekowego P. K. O.			375,73
VIII. Sumy przechodnie			
Wydatki do rozliczenia		600.—	
IX. Ruchomości biurowe			
Wydano na zakup ruchomości biurowych oraz zegarów kontrolnych		6.103,55	
X. Lokal klubowy			
Remont oraz urządzenie lokalu klubowego		140.009,33	
		536.319,80	519.105,56
XI. Komisja Lotnictwa Sportowego			
1) Wpływy dla Komisji Lotn. Sport.			30.899,78
2) Wydatki Komisji Lotn. Sport.		14.946,47	
		551.266,27	550.005,34
W wykazanej ogólnej sumie wydatków na 551.266,27 zł. mieszczą się rachunki, które w dn. 1. I. 31 nie były jeszcze uregulowane na ogólną sumę	31 323,57		
oraz rachunki uregulowane wekslami własnemi na	17.000 —	48.323,57	
Rzeczywista suma wydatków do 1. I. 1931		502.942,70	
W wykazanej ogólnej sumie wpływów na 550.005,34 zł. mieszczą się różne sumy należne A. R. P., a w dniu 1. I. 31 nie uregulowane			46 482,29
Rzeczywista suma wpywów do 1. I. 31.			503,523,05
Stan kasy w/g bilansu	125,79		
Stan w P. K. O. w/g bilansu	454,56	580,35	
		503,523,05	503.523,05

Warszawa, dnia 1 marca 1931 r.

Sekretarz Generalny A. R. P.
(—) *B. J. Kwieciński.*

Skarbnik A. R. P.
w/z (—) *B. J. Kwieciński.*